Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

# MOTOR SPORT aktuell

NR. 25 / 2. JUNI 2021

Castroneves gewinnt Indy 500

# Oldie duscht die Youngster

Vorschau 24h Nürburgring

## Alle Infos zum Eifel-Klassiker

F1: Ferrari-Trendwende in Monaco

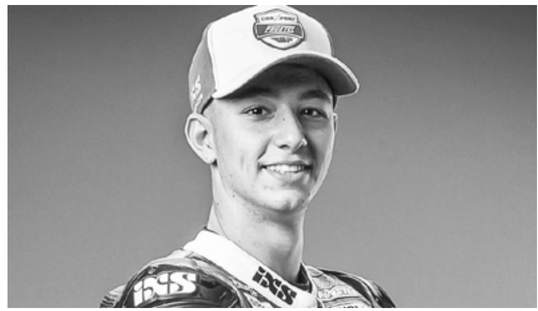
## Auferstehung oder nur Strohfeuer?

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 25



GTWC Endurance Cup

## Porsche gewinnt auch zweiten Saisonlauf



Tödlicher Moto3-Unfall

## Motorrad-Welt trauert um Jason Dupasquier



MotoGP in Mugello

## Quartararo lässt Yamaha wieder jubeln

# Inhalt

## Automobil:



## Motorrad:



## Leserservice:





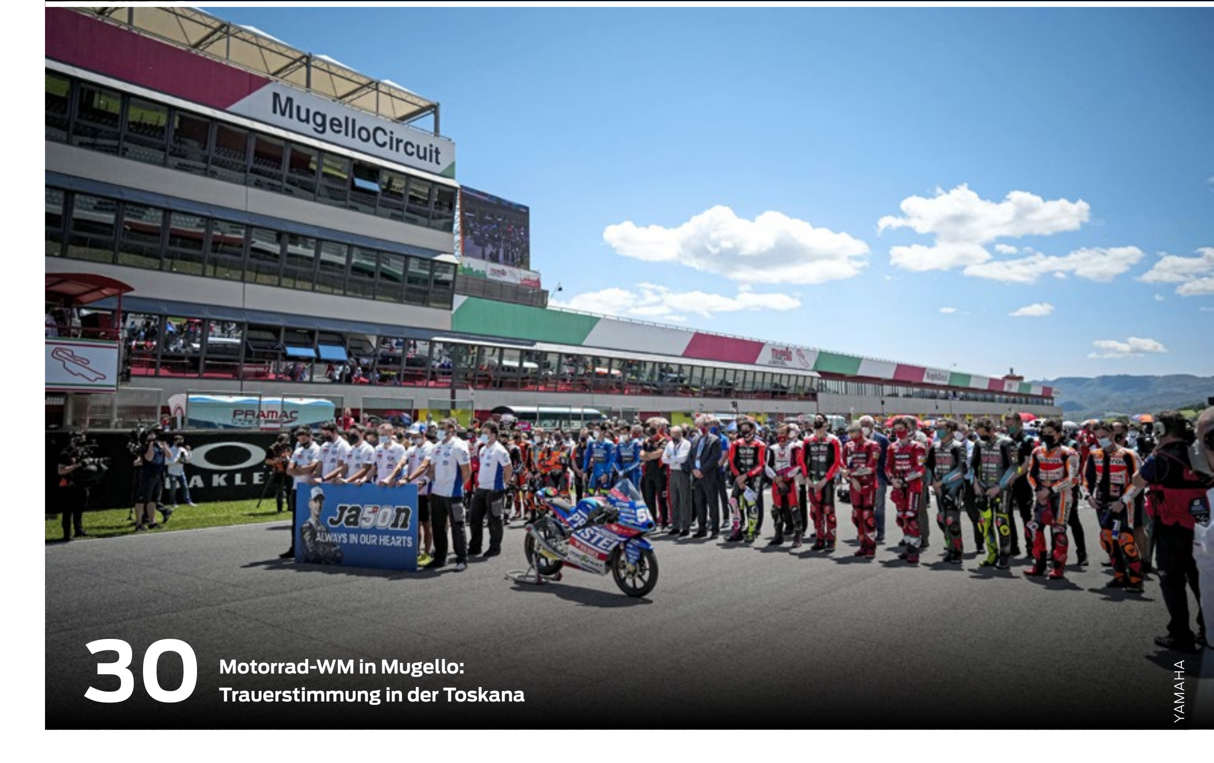


PORSCHE






TCR EUROPE






YAMAHA

# Editorial

Das Indy-500-Rennen war ein Fest für Fans: Ein ultraspannendes Autorennen, bei dem ein alter Hase den jungen Wilden eine Lektion erteilte.

Der Konflikt der Generationen ist ein Leitthema im globalen Sportgeschäft. Das Fundament dieser Faszination speist sich aus einem simplen Mechanismus der Fan-Kultur: Die Zuschauer altern mit ihren Stars. Und die Verbundenheit nimmt mit steigendem Alter immer weiter zu. Wer seit 20 Jahren Tennis schaut, drückt Roger Federer die Daumen und freut sich wie ein Kind, wenn der alte Mann die jungen Superstars schlägt.

Die beiden größten Sporthelden in Amerika heißen LeBron James und Tom Brady. Der Basketballer ist 36 Jahre alt und hat bereits vier Mal den Titel geholt, weshalb er zum globalen Gesicht der National Basketball Association, kurz NBA, wurde. Noch intensiver und unglaublicher die Karriere von Football-Star Tom Brady: Der holte im Februar seinen siebten Superbowl-Sieg – im Alter von 43 Jahren! Die sportverrückten Amis waren aus dem Häuschen, Brady ist als Noch-Aktiver bereits der „Greatest of all time“, kurz G.O.A.T.

Die IndyCar-Serie dürfte folglich am letzten Wochenende beim US-Publikum kräftig gepunktet haben: Beim wichtigsten Rennen der Saison, dem Indy 500, siegte mit Hélio Castroneves ein Veteran. Der Brasilianer holte im Alter von 46 Jahren seinen vierten Indy-500-Sieg und führt jetzt die ewige Bestenliste beim bedeutendsten US-Autorennen zusammen mit A.J. Foyt, Al Unser Sr. und Rick Mears an.

„Die alten Herren haben es immer noch drauf“, jubelte Hélio Castroneves im Ziel. „Wir können den jungen Fahrern immer noch den Hintern versohlen und ihnen eine Lektion erteilen!“ Dabei verwies Castroneves explizit auf NFL-Superstar Tom Brady und den Golfer Phil Mickelson, der am gleichen Wochenende ein PGA Championship-Golfturnier gewonnen hatte – im zarten Alter von 50 Jahren.

Je älter man als Fan wird, desto älter werden irgendwie auch die Sportler, die man anfeuert – das liegt in der Natur der Sache. Die älteren Sportler beweisen uns älteren Fans, dass Erfahrung doch noch zählt. Und dass man es an einem guten Tag den jungen Sportlern noch mal richtig zeigen kann, auch wenn die angeblich schneller und wendiger und fitter sind – der Triumph des Alters über den Vorteil der Jugend.

Und hier taugt das Beispiel von Castroneves besonders gut, denn der Brasilianer hatte es über die Distanz mit einer ganzen Horde wilder Jungs zu tun. Alex Palou, Patricio O'Ward oder Colton Herta sind alle gerade mal Anfang 20 – und könnten damit die Söhne von Hélio Castroneves sein.

Was mal wieder belegt, dass das Alter kein Argument gegen sportliche Höchstleistungen ist. Das gilt offenbar besonders für Rennfahrer: Gabriele Tarquini wurde 2018 mit 56 Jahren noch mal TW-Weltmeister. Folglich hat Castroneves vielleicht noch ein paar gute Jahre vor sich – bevor die jungen Wilden zuschlagen …

**Marcus Schurig**
**Redakteur**




**41** US-Pro Motocross Championship in Pala: Gelungener Saisonstart für Ken Roczen

HUSQVARNA



## MSa-Paddock



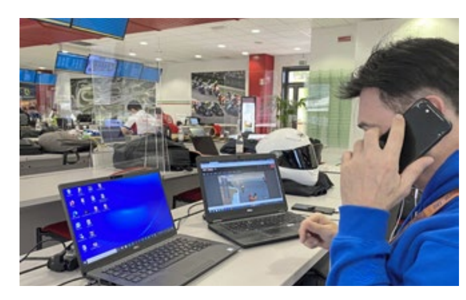

**BESUCH ZUM JUBILÄUM**

1996 hat Opel mit dem Calibra V6 4x4 die ITC gewonnen. Den Rückblick von Tobias Grüner gibt es demnächst. Vorstandschef Michael Lohscheller schaute auch vorbei, als der Renner aus der Garage gerollt wurde.



**KUHN UNTER STROM**

Elektro-Antrieb im Rallye-Sport – kann das funktionieren? MSa-Reporter Reiner Kuhn hat den Selbstversuch gewagt und ein paar Kilometer mit dem Opel Corsa-e Rally auf unbefestigtem Geläuf abgespult.



**STRESSIGES WOCHENENDE**

Weil die MotoGP in Mugello und die Superbike-WM in Estoril gleichzeitig stattfanden, hatte MSa-Reporter Imre Paulovits viel zu tun. Von Mugello aus hielt er per Telefon und Monitor Kontakt nach Portugal.

# Die Auferstehung




Ferrari hatte in Monte Carlo ein siegfähiges Auto. War das schon die Auferstehung des Traditionsrennstalls oder doch nur ein Strohfeuer?

Von: **Michael Schmidt**

Nein, das war keine Sinnestäuschung. Ein Ferrari stand in Monte Carlo tatsächlich auf der Pole-Position. Und es hätten auch zwei rote Autos in der ersten Startreihe sein können. Carlos Sainz zeigte über drei Trainingssitzungen, dass er die gleichen Rundenzeiten fahren konnte wie Charles Leclerc.

Dass am Ende nur ein zweiter Platz für Sainz dabei herauskam, war fast schon eine Enttäuschung. Der Unfall von Leclerc in der Qualifikation hat Ferrari in doppeltem Sinne geschadet. Er meldete sich 23 Stunden später mit einem Defekt am Auto mit der Startnummer 16 zurück, und er hielt Sainz davon ab, selbst in die erste Startreihe zu fahren.

Ferrari musste viele Prügel einstecken, dass man den Unfallschaden nicht bemerkt hat. Es sah halt auch besonders dumm aus, als Leclerc auf der Fahrt zum Startplatz nach nur zwei Kilometern ein Problem im Antrieb meldete. Es war nicht der vermutete Getriebeschaden. Und es war auch nicht der Bruch der dem Unfall abgewandten Antriebswelle, wie zunächst kommuniziert. Ein winziger Riss in der linken hinteren Radnabe verwandelte sich bei der ersten großen Belastung ausgangs der Loews-Kurve zum Ferrari-Killer.

Er wäre vorher mit bloßem Auge nicht zu erkennen gewesen. Für Ultraschallmessungen eines Teils, das keiner im Verdacht hatte, war keine Zeit. Ferrari musste nach der Freigabe des Autos aus dem Parc fermé mit der Reparatur der umfangreichen Unfallschäden und den Getriebechecks so früh fertig sein, dass danach immer noch Zeit gewesen wäre, im Notfall die Kraftübertragung vor dem Start zu tauschen. Jetzt ist Ferrari um eine Erfahrung reicher. Für den Fall, dass noch einmal ein ähnlicher Unfall passiert, werden die Prozeduren geändert. Dann muss neben der Schadensbehebung auch noch Zeit bleiben, sämtliche Komponenten, die theoretisch irgendetwas abbekommen haben könnten, zu durchleuchten.

> „Es war kein Spiel mit dem Risiko, das Getriebe nicht zu tauschen. Auch bei einem Getriebewechsel wäre Charles stehengeblieben.“
>
> Mattia Binotto

Ferrari blieb nur der Trost, zum ersten Mal seit 2019 wieder ein siegfähiges Auto am Start gehabt zu haben. Es war noch keine dauerhafte Auferstehung, aber ein kräftiges Lebenszeichen des gefallenen Riesen. Mercedes-Ingenieure konnten schon in den ersten vier Rennen an den GPS-Messungen erkennen, dass Ferrari im Schnitt das schnellste Auto in den Kurven hat. Besonders in den langsamen. Das Manko von 20 PS auf Mercedes und Honda tat bei nur 56 Prozent Volllastsanteil in Monte Carlo nicht weh.

## Trendwende schon 2020

Das Fundament für die Trendwende wurde bereits in den dunkelsten Stunden der Saison 2020 gelegt. Als klar war, dass Ferrari keinen Blumentopf gewinnen würde, fegte Teamchef Mattia Binotto mit dem eisernen Besen durch die heiligen Hallen in Maranello. Auch um den eigenen Kopf zu retten. Sein Rezept: alte Mannschaft, neue Strukturen. Ein Mittelweg zwischen Zuckerbrot und Peitsche. Verteilung der Verantwortung auf viele Schultern. Setzen von Prioritäten und schonungslose Fehleranalyse. Man könnte sagen, die Kopie des Mercedes-Erfolgssystems.



Ferrari war in Monaco wieder ein Siegkandidat. Kein Auto ist in langsamen Kurven so schnell wie der SF21

WILHELM

Im Sommer 2020 fielen viele richtige Entscheidungen. Ferrari baute eine komplett neue Antriebseinheit. Sie hinkt beim Verbrennungsmotor zwar noch ein bisschen hinterher, hat aber auf der Elektroseite schon die Nase vorn. Der Antrieb geht später in den Ladebetrieb als bei Mercedes, Honda oder Renault.

Auf der Chassisseite wählte Ferrari den richtigen Token. „Ein schlankeres Heck brachte uns mehr als eine schlankere Nase", verrät ein Ferrari-Mann. Dank dem neuen Getriebegehäuse konnte man auch die Hinterachse so hoch anlenken, wie es Mercedes und Red Bull tun. Das verbessert die Strömung auf dem Dach des Diffusors. Überhaupt haben sich die Ingenieure wieder mehr auf aerodynamische Effizienz und Stabilität konzentriert. Der SF21 produziert viel weniger „schmutzigen" Abtrieb als seine Vorgänger. Er hat ja auch nicht mehr den Luxus von Motorleistung im Überfluss.

Ferrari rüstete auch auf Gebieten auf, die von außen unsichtbar sind. Die Truppe der Reifeningenieure wurde vergrößert, die digitalen Reifenmodelle verbessert, die Piloten in langen Besprechungen mit den Ingenieuren darauf trainiert, ihre Reifen genauer zu lesen, sie präziser für die entscheidende Qualifikationsrunde vorzubereiten und sie im Rennen besser zu konservieren. Und wenn dann doch mal etwas schief geht, wie in Bahrain oder Portugal, dann greifen jetzt effizientere Analysewerkzeuge, um Fehler zu erkennen und abzustellen. In Barcelona und Monte Carlo hielt kein Team seine Reifen so gut im Fenster, zündete sie so schnell an, ohne sie im Dauerlauf zu verheizen, wie Ferrari.

Maranello hat über den Winter auch viel Arbeit in die Simulationen gesteckt. Es war schnell klar, dass bei einer Stunde weniger Trainingszeit weniger Daten von der Strecke kommen. Also hängt viel davon ab, wie gut vorbereitet die Ingenieure an die Strecke reisen. „Wir hatten von der ersten Runde an Vertrauen in unser Auto und haben es danach kaum noch verstellt. Das war der Schlüssel", beteuerten Leclerc und Sainz. „Wir waren in Monte Carlo nicht besser als sonst. Die anderen waren schlechter vorbereitet", heißt es aus dem Team.

Ein Trend, der schon 2020 auf neuen Strecken zu beobachten war. Ferrari wird in Baku wieder mit McLaren um Platz 3 kämpfen und nicht um den Sieg fahren. Binotto sieht sich trotzdem auf dem richtigen Weg: „Wichtig ist, dass wir uns gesteigert haben. Wir haben den Rückstand auf die Spitze halbiert." ■



WILHELM

Teamchef Binotto schaffte die Wende und zog seinen Kopf aus der Schlinge


WILHELM

Ferrari hat sich in allen Disziplinen verbessert. Speziell in der Vorbereitung



WILHELM

Der entscheidende Fehler: Leclerc kracht in die Leitplanken



Nach dem zweiten Crash in Monaco wurde erste Kritik an Schumacher laut

WILHELM

# Teures Lehrgeld

Der Rookie-Jahrgang 2021 startete mit großen Vorschusslorbeeren in die Saison. Doch Yuki Tsunoda, Mick Schumacher und Nikita Mazepin mussten schnell erkennen, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Für das Trio setzte es schon die eine oder andere harte Lektion.

Von: **Tobias Grüner**

Niki Lauda hat vor ein paar Jahren mal behauptet, dass moderne F1-Renner viel zu einfach zu fahren sind. Schaut man sich das Ergebnis des Monaco-Grand-Prix mal genauer an, muss man der Rennlegende wohl widersprechen. Ausgerechnet die vier jungen Piloten, die bei der letzten Hafenrundfahrt 2019 noch nicht mit dabei waren, rollten am Ende auf den hinteren Plätzen über den Zielstrich.

Wir erinnern uns noch gut an die optimistischen Worte von Mick Schumacher vor dem Start in seine Rookie-Saison. Ein paar Punkte sollten hier und da schon drin sein. Und wenn vorne das Chaos ausbricht, warum nicht auch mal ein Podium? Mittlerweile wurde der Youngster von der Realität eingeholt. Mit seinem Haas-Renner lagen WM-Zähler in den ersten fünf Rennen stets außer Reichweite. In Monaco wurden die beiden Autos des US-Teams gleich drei Mal überrundet – von jedem anderen Fahrer mindestens ein Mal.

Für den schlechten Speed ihrer Dienstwagen können Schumacher und Teamkollege Nikita Mazepin natürlich nichts. Also ist eine Bewertung nur anhand der Fehlerquote möglich. Und da musste Teamchef Guenther Steiner schon einige kostspielige Ausrutscher an Teambesitzer Gene Haas rapportieren. Zu Beginn des Jahres fiel zunächst vor allem Mazepin negativ auf. Nach zahlreichen Drehern begannen einige Experten sogar schon die F1-Tauglichkeit des Russen anzuzweifeln. Doch seit einem kleinen Dreher im Barcelona-Training ist nicht mehr viel passiert.

Dafür beginnt nun Schumacher, das Ersatzteil-Budget zu schröpfen. In Monaco machte der Youngster seinen Mechanikern gleich zwei Mal Arbeit. Im zweiten Training rutschte die deutsche Nachwuchshoffnung untersteuernd in Massenet in die Leitplanke. In der dritten Übungseinheit brach das Heck in der Casino-Kurve aus, was einen seitlichen Einschlag zur Folge hatte. „Das kostet zwischen 300 000 und 500 000 Euro. Alleine der neue Frontflügel sind ja schon 150 000 Euro“, rechnete Steiner vor. Weil nicht genug Zeit für die Reparatur blieb, verpasste Schumi junior sogar das Qualifying.

## Ein Ausrutscher zu viel

Bis Monaco war die Welt noch in Ordnung. Schumacher hatte Kollege Mazepin locker im Griff. Und bis auf den peinlichen Imola-Ausrutscher hinter dem Safety Car brachte er sein Auto auch stets unbeschädigt zur Box zurück. „Sein Einstand war gut. Aber das Monaco-Wochenende war ein klarer Rückschlag“, befand Ex-Weltmeister und Sky-Experte Nico Rosberg. „Wenn man das erste Mal in Monaco fährt, darf man sich einen Ausrutscher erlauben. Aber zwei sind einer zu viel.“

Am Ende sah es Teamchef Steiner schon als Erfolg an, dass in den 78 Rennrunden keine weiteren Schäden dazukamen. Schumacher war allerdings nicht ganz glücklich. Ein Problem mit dem Benzindruck bremste ihn ein und brachte Teamkollege Mazepin vorbei. Die Rufe nach einem Platztausch erhörte der Kommandostand nicht. „Es war schade, dass ich meine Position nicht mehr zurückbekommen habe. Auf der anderen Seite macht es außerhalb der Punkte auch keinen Unterschied“, nahm es Schumi locker.

## Tsunoda noch ohne Punkte

Auch Yuki Tsunoda, der dritte Rookie im Feld, konnte seine Vorschusslorbeeren noch nicht bestätigen. Nach guten Eindrücken bei den Tests in Bahrain ist die Euphorie beim Alpha-Tauri-Neuling mittlerweile verflogen. Auch Tsunoda leistete sich in Monaco einen Einschlag in die Bande, der Trainingszeit kostete. Danach wurde er von Teamchef Franz Tost eingebremst. Trotz höherer Vorsicht hatten die Verantwortlichen auf einen Einzug in die zweite Quali-Runde gehofft. Doch am Ende wurde es nur Startplatz 16 – ohne Chance auf die ersten WM-Punkte.

Auf schlechtes Material kann sich der 1,59 Meter kleine Japaner nicht rausreden. Pierre Gasly schaffte es immerhin schon vier Mal in die Top 10. Nach dem verkorksten Barcelona-Qualifying wagte es der Rookie im Team dennoch, öffentlich über die Technik zu schimpfen, was einen Anschiss der Teamleitung zur Folge hatte. Tsunoda musste sich kleinlaut entschuldigen.

Auch wenn sich die Kritik der Red-Bull-Verantwortlichen noch in Grenzen hält, sollte sich der Nachwuchspilot nicht auf seinen guten Draht zu Honda verlassen. Der Vertrag mit dem Motorenlieferanten läuft bekanntlich noch bis Saisonende. Danach geht es nur nach Leistung. ■




WILHELM

Drei Rookies, null Punkte: Schwerer Start für Mazepin, Schumacher und Tsunoda

# „Regeln haben uns geholfen“

Antonio Giovinazzi spricht im MSa-Interview über seinen ersten WM-Punkt der Saison in Monaco und seine Ziele bei Alfa Romeo.

Von: **Bianca Leppert**

**Gratulation zum ersten WM-Punkt.**
Danke. Es fühlt sich wirklich gut an, endlich wieder in den Punkten zu sein. Die Pace während des gesamten Wochenendes war gut, und diese Top-10-Platzierung ist die Belohnung. Auf einer anderen Strecke mit besseren Überholmöglichkeiten hätten wir auf P8 kommen können. Aber wir müssen mit diesem Ergebnis zufrieden sein. Wir haben große Fortschritte gemacht, und der Punkt ist für alle eine gute Motivation.

**Wie sind Sie bisher mit Ihrer Saison zufrieden?**
Es war kein einfacher Start. Das Glück war nicht auf unserer Seite. Aber wir können stolz auf die Arbeit sein, die wir im Winter geleistet haben. Das Auto ist sicher besser als letztes Jahr. Da war es nicht leicht, in Q2 zu kommen. Jetzt haben wir es in fünf Rennen vier Mal geschafft. Leider war die Zuverlässigkeit im Feld immer sehr hoch. Niemand fällt aus. So ist es schwierig, Punkte zu sammeln.

**Inwiefern ist das Auto besser als im vergangenen Jahr?**
Kimi und ich fanden schon bei den Testfahrten, dass die Balance besser passt und das Auto einfacher zu fahren ist. Wenn du mehr Vertrauen hast, kannst du auch mehr pushen.

**Was haben die Ingenieure denn verändert?**
Das Heck fühlt sich stabiler an. Du kannst am Kurveneingang und am Scheitelpunkt aggressiver einlenken und mehr attackieren. Wir sind jetzt auch zu Beginn des Wochenendes immer schon näher dran mit dem Setup. Das war letztes Jahr nicht so. Da mussten wir erst viel über das Wochenende arbeiten.

**Wie sehr spüren Sie die neuen Unterboden-Regeln?**
Viele Teams haben erwartet, dass das Auto schwieriger zu fahren ist. Aber bei uns ist es nun besser. Vielleicht haben uns die Regeln mehr geholfen. Auch der Motor von Ferrari hat sich verbessert.

**Wie macht sich das für einen Fahrer bemerkbar?**
Wenn die Leistung nicht da ist, droht die Gefahr, dass du im Rennen übers Limit gehst. Es war für uns sehr mühsam zu überholen. Und wir wurden wiederum leicht überholt. Jetzt macht es mehr Spaß im Qualifying. Und im Rennen können wir aus eigener Kraft überholen.

**Im Qualifying führen Sie das Duell gegen Kimi Räikkönen an. Im Rennen ist er besser. Gibt es dafür Gründe?**
Wir hatten ein paar Zwischenfälle im Rennen. In Bahrain gab es ein Problem beim Stopp, in Imola hat sich ein Abreißvisier in der Bremse verfangen, in Spanien kam erneut einen Zwischenfall beim Reifenwechsel dazwischen. Wenn du schnell so viel Zeit verlierst, ist es schwierig, sich zurückzukämpfen. Und Kimi ist einer der Besten, was die Pace im Rennen angeht. Um ihn da zu schlagen, musst du sauber durchkommen. Ich lerne viel von ihm.



Erstmals seit 2015 gab es für das Sauber-Team wieder einen Punkt in Monaco

ALFA ROMEO

„Ich schaue nach dem Rennen immer in Kimis Daten, was er anders macht.“

Antonio Giovinazzi, Alfa Romeo

ALFA ROMEO

**Was kann man sich genau bei ihm abschauen?**
Es geht darum, wie du dir das Rennen einteilst. Die Reifen, der Sprit, wann du angreifen kannst, und wann man sich etwas zurücknehmen muss. Die Erfahrung macht einen großen Unterschied. Ich schaue nach dem Rennen immer in Kimis Daten, was er anders gemacht hat.

**Einige Ferrari-Junioren stehen für die Formel 1 Schlange. Macht Sie das nervös?**
In der Formel 1 gibt es nur 20 Fahrer. Ich fahre schon immer mit Druck und muss Ergebnisse abliefern, um voranzukommen.

**Zu Saisonbeginn stand Mick Schumacher zur Diskussion bei Alfa.**
Mick hat mit seinen Siegen in der Formel 3 und Formel 2 gezeigt, was er kann. Er ist hier wegen seiner Resultate. So wie ich auch. Am Ende war es eine Entscheidung von Ferrari, ihn in den Haas zu setzen.

**Hat die Formel 1 zu wenige Teams für zu viele Fahrer?**
Ja. Aber das ist eben die Formel 1. Wir sind nicht im Fußball mit vielen Spielern. Es gibt eben nur 20 Plätze.

**Viele Fahrer wie Stroll, Latifi oder Mazepin bringen Geld mit. Ärgert Sie dieser Trend?**
Sie haben in den anderen Serien aber auch gezeigt, dass sie gewinnen können. Sie sind hier, weil sie es verdienen. Natürlich helfen Namen und Geld. Aber sie haben sich eben auch in den unteren Kategorien bewiesen.

**Wo sehen Sie sich in den nächsten Jahren?**
Es gibt keinen fixen Plan. Ich will einfach gute Leistungen zeigen. Jetzt fahre ich für Alfa Romeo. Mal sehen, was nächstes Jahr passiert. Natürlich will jeder irgendwann Weltmeister werden. Das ist aber nicht so einfach. ■

**Formel 1**

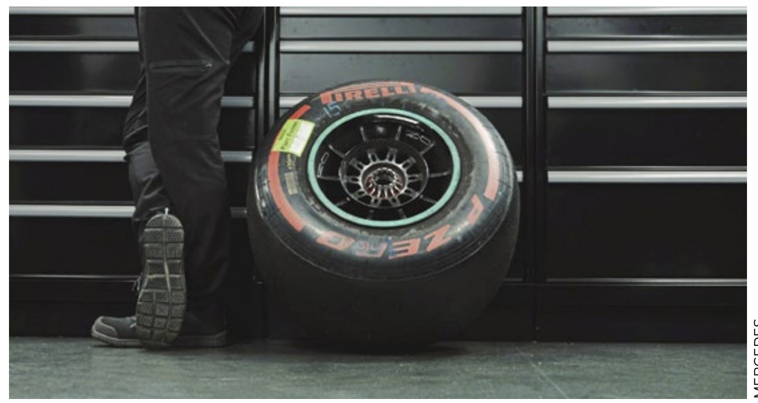
# Mercedes hat Rad ab

Mercedes hat das rechte Vorderrad am Auto von Valtteri Bottas erst in der Fabrik von der Nabe lösen können – 44 Stunden nach dem Boxenstopp von Monaco.

Von: **Tobias Grüner**

Valtteri Bottas war in Monaco für den einzigen Ausfall während des Rennens verantwortlich, weil sich das Rad vorne rechts partout nicht von der Nabe ziehen lassen wollte. „Ich hatte ja schon ein paar Mal Probleme bei Boxenstopps. Aber noch nie war es so schlimm, dass mein Rennen danach beendet war", schimpfte der Finne.

Der Grund für den Zwangsstopp war schnell gefunden. Weil der Mechaniker den Schlagschrauber leicht schräg angesetzt hatte, wurden die Kanten der Radmutter so stark abgewetzt, dass das Gerät keinen Halt mehr fand. Mercedes musste das komplette Auto samt festsitzendem rechtem Vorderrad in den Transporter packen. Erst am Dienstag, um 9.59 Uhr Ortszeit, konnte das Rad mit Spezialwerkzeug in der Fabrik in Brackley endlich abmontiert werden. Ein Reifenwechsel, der insgesamt mehr als 44 Stunden dauerte – das dürfte ein Rekord in der F1-Geschichte sein. Ein verbessertes Design der Radmuttern soll bis Baku übrigens noch nicht verfügbar sein. Die Mechaniker müssen also etwas besser aufpassen. ■




MERCEDES

**Das rechte Vorderrad am Bottas-Mercedes löste sich erst in der Fabrik**

**Formel 1**

# Red Bull macht mobil

Red Bull Powertrains baut seine Motorenfabrik weiter aus. Bis zu 50 Mitarbeiter sollen von Mercedes kommen. Damit will Red Bull eine Rolle einnehmen, wie sie früher Ilmor spielte.

Von: **Michael Schmidt**

Red Bull meint es ernst mit seinem Motorenprojekt, das am Ende des Jahres stehen muss. In den ersten drei Jahren wird das Honda-Erbe verwaltet. Den neuen Antrieb ab 2025 baut Red Bull selbst. Red Bull Powertrains wird dann die Rolle einnehmen, die Ilmor früher einmal gespielt hat. Eine Plattform für Hersteller, auf schnellem Weg im Motorsport zum Erfolg zu kommen. Wenn Audi oder Porsche anklopfen würden, müssten sie als Kunde auf den Zug aufspringen. Eigenentwicklung wäre nur in begrenztem Maß möglich. Der Kern des Antriebs wird von Red Bull stammen. Auch im Motor der Zukunft wird noch ein gutes Stück des geistigen Eigentums von Honda stecken. Und das wollen die Japaner auf keinen Fall in fremden Händen sehen.

Der Aufbau der Fabrik in Milton Keynes und die Personalrekrutierung sind in vollem Gang. Red Bull hat sieben Prüfstände geordert. Dazu kommen Werkzeuge aus der englischen Honda-Filiale. Viele Mitarbeiter aus dem Honda-Ableger wechseln einfach nur die Adresse ihres Arbeitsplatzes. Von HPP, der Motorenschmiede des WM-Gegners Mercedes, haben bereits zwölf Mitarbeiter das Lager gewechselt. Bis zu 50 sollen es laut Teamchef Christian Horner werden. Darunter soll auch der ranghöchste Ingenieur unter dem ehemaligen Motorenchef Andy Cowell sein. „Insgesamt werden wir 300 bis 350 Leute brauchen." ■



RED BULL

**In Milton Keynes werden alte Werkshallen für die Motorenfabrik renoviert**

## NACHRICHTEN

**REIFEN-SPIELEREIEN**
Pirelli wird für die beiden Rennen in Spielberg unterschiedliche Reifenmischungen anbieten, um für etwas Abwechslung zu sorgen. Beim Grand Prix der Steiermark kommen die Sorten C2, C3 und C4 zum Einsatz. Beim GP Österreich geht es mit C3, C4 und C5 eine Stufe weicher.

**STEHPLÄTZE IM ANGEBOT**
Österreich will ab Juli die Beschränkungen für Zuschauer bei Sportveranstaltungen lockern. Das heißt, dass für das zweite Spielberg-Wochenende nun auch Stehplätze für die große Wiese an der Schönberg-Geraden angeboten werden können.

**EINMALIGE AKTION**
Die klassische Gulf-Lackierung, mit der McLaren in Monaco unterwegs war, hat viele Fans begeistert. Doch laut Teamchef Andreas Seidl soll es bei einer einmaligen Aktion bleiben. Es gebe aktuell keine Pläne, den klassischen hellblau-orangefarbigen Look noch einmal zu verwenden, erklärte der Bayer.

**NEUER OCON-VERTRAG**
Nachdem McLaren den Vertrag mit Lando Norris vorzeitig verlängert hat, will nun auch Alpine bei Esteban Ocon Nägel mit Köpfen machen. Geschäftsführer Laurent Rossi gab zu, dass man sich schon in Gesprächen mit dem Management des Fahrers befindet. Auch Mercedes ist involviert, weil Ocon offiziell noch zum Fahrerkader des Weltmeisterteams gehört.

**NORRIS STELLT KLAR**
Lando Norris hatte sich in Monaco mit einer freundlichen Geste bei Ricciardo für das Platzmachen beim Überrunden bedankt. Einige Fans hatten ihm das als Überheblichkeit ausgelegt. Doch nun stellte Norris klar: „Ich halte immer die Hand raus, wenn mir ein anderer Fahrer beim Überrunden aus dem Weg geht – nicht nur bei Daniel."




# Das geht ~~runter~~ rauf wie Öl!

Seit Jahren gibt es für uns nur eine Richtung: nach oben! Das gilt für die Spitzenqualität unserer Produkte genauso wie für die Beliebtheit unserer Marke. Wohl deshalb wählten uns die Leser*innen der führenden Automagazine 2021 erneut zu Deutschlands bester Schmierstoffmarke. Bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport bereits das 11. Mal in Folge. Zudem glänzen wir bei AUTO ZEITUNG wiederholt mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Eine besondere Ehre, für die wir uns ganz besonders bei Ihnen bedanken!

2. Platz Kategorie Pflegemittel**
LIQUI MOLY

1. Platz Kategorie Schmierstoffe**
LIQUI MOLY

** Die abgebildeten Produkte stehen stellvertretend für die jeweilige Produktgruppe.




Ausgabe 15/2021




Ausgabe 7/2021




Ausgabe 6/2021




Ausgabe 4/2021




Ausgabe 4/2021




Ausgabe 17/2021




Ausgabe 17/2021




Ausgabe 9/2021




# Vier mal vier

Der 46-jährige Brasilianer Hélio Castroneves hat zum vierten Mal die 500 Meilen von Indianapolis gewonnen und wurde damit Teil eines erlesenen Quartetts. Mit Meyer Shank Racing lässt er ein noch relativ junges Team der IndyCar-Serie jubeln.

Von: **Philipp Körner**

Es sind die größten Namen, die das 500-Meilen-Rennen von Indianapolis hervorgebracht hat: A. J. Foyt, Al Unser Sr. und Rick Mears konnten in ihren illustren Karrieren jeweils viermal beim Indy 500 triumphieren. Am vergangenen Sonntag ist mit Hélio Castroneves nun der vierte Pilot und der erste Nicht-Amerikaner Teil dieses legendären Kreises geworden.

Der Weg dorthin war jedoch ein langer, häufig harter für den sympathischen Brasilianer aus São Paulo. Nach seinem dritten Sieg im Jahr 2009 verpasste Castroneves mehrmals den Sprung in die Top 5, in den Jahren 2014 und 2017 musste er sich mit dem zweiten Platz zufriedengeben. Im Nachhinein waren aber genau dies die Erlebnisse, die ihn auf den diesjährigen Schlussspurt vorbereitet haben: „Das Auto war von Beginn an gut, aber ich wusste, dass es am Ende ein harter

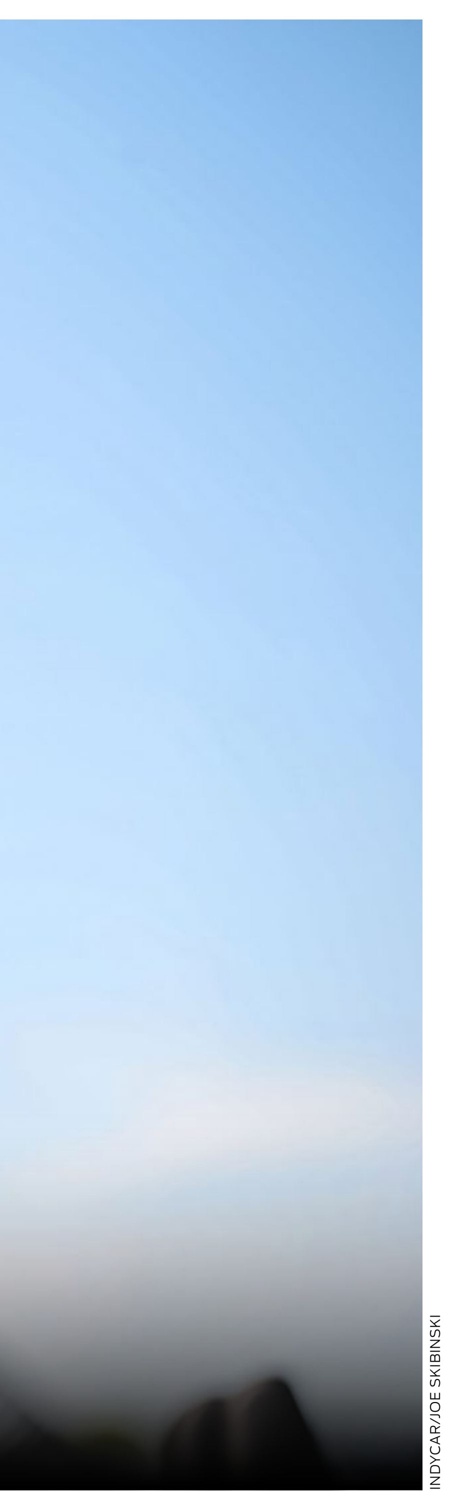
„Die alten Herren können den Jungen noch zeigen, wo der Hammer hängt. Wir haben ihnen heute eine Lektion erteilt.“

Hélio Castroneves

Kampf würde. Ich musste meine Ellenbogen auspacken.“ Team-Besitzer Mike Shank konnte sein Glück nach dem Rennen gar nicht fassen: „Es wird noch länger dauern, bis ich das alles wirklich verstanden habe. Jetzt, so kurz nach dem Sieg beim Indianapolis 500, bin ich einfach nur sprachlos.“ Die 1989 von Mike Shank gegründete Mannschaft ist eigentlich in der IMSA SportsCar Championship zu Hause, startet aber seit dem Jahr 2017 auch beim Indy 500. Nach zwei Teilzeit-Saisons ’18/’19 war man 2020 zum ersten Mal Vollzeit mit Jack Harvey am Start. Hélio Castroneves kam für ein zweites Teilzeit-Auto in diesem Jahr hinzu. Für den 46-Jährigen war es das erste Indy 500 ohne das Team Penske.

## Dixon-Show endet früh

Der Renntag im Herzen Indianas begann mit kühlen Temperaturen und einem wolkenlosen Himmel – in den meisten Fällen ein gutes Zeichen für das Racing zur



INDYCAR/JOE SKIBINSKI



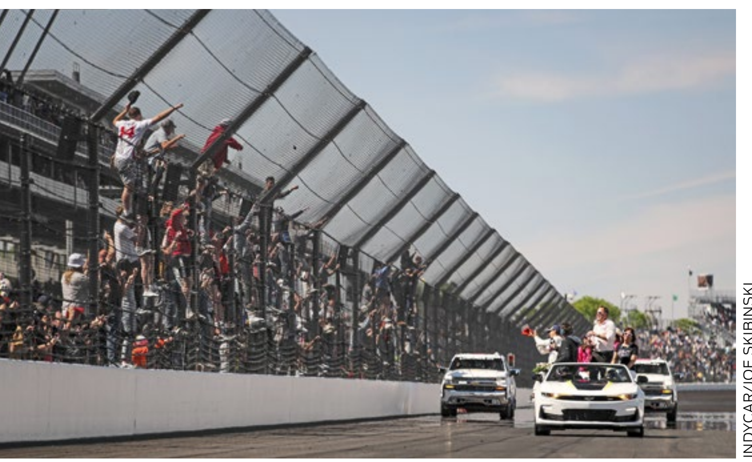
INDYCAR/KARL ZEMLIN

**Normalität: Schnelle Autos, jubelnde Fans und großer Sport**



MOTORSPORT IMAGES

**Pechvogel: Dalys Air-Force-Auto wurde von einem Rad „abgeschossen“**



INDYCAR/JOE SKIBINSKI

**Tribut: Fans klettern für den „Spiderman“ Castroneves den Zaun hoch**

Mittagszeit. Den Start gewann Pole-Setter Scott Dixon (Chip Ganassi Racing), der nach einer starken Qualifikation als großer Favorit in den Klassiker gegangen war. Der Niederländer Rinus VeeKay (Ed Carpenter Racing), mit Rang 3 bester Chevrolet-Pilot der Qualifikation, übernahm jedoch schon beim zweiten Umlauf die Führung und blieb dort bis zu seinem ersten Stopp in Runde 31. Dixon fiel außerdem noch hinter den auf Rang 2 gestarteten zweiten Youngster Colton Herta (Andretti Autosport) zurück. In der Startphase tastete sich das Feld abseits dieser Manöver vorne vorsichtig ab, blieb dabei eng zusammen. Die erste Safety-Car-Unterbrechung musste während der ersten Stopps in Runde 34 ausgerufen werden, nachdem sich Stefan Wilson (Andretti Autosport) bei der Einfahrt in die Pitlane gedreht hatte. „Mein Bremspedal ist durchgefallen. Ich habe wie verrückt gepumpt, aber dann hatte ich plötzlich nur hinten Bremsdruck und das Auto ist ausgebrochen“, schimpfte der Brite. Durch einen harten Mauerkontakt im Zuge des Drehers wurde die Aufhängung vorne rechts stark beschädigt.

Die Neutralisierung traf mit Scott Dixon und Alexander Rossi (Andretti Autosport) gleich zwei Top-Autos zum denkbar schlechtesten Zeitpunkt: Beide mussten zum spritbedingten Notfallstopp an die Box und verloren dabei jeweils nach Problemen beim Anfeuern des Motors massiv Zeit. Die regulären Folgestopps der beiden Indy-500-Sieger warfen sie dann endgültig aus der Führungsrunde. Parallel zu ihrem Drama hatte der ebenfalls Honda-befeuerte Hélio Castroneves für wenige Runden erstmals die Führung, bevor er mit den anderen verbliebenen Nicht-Stoppern zum ersten Boxengassenbesuch abbiegen musste.

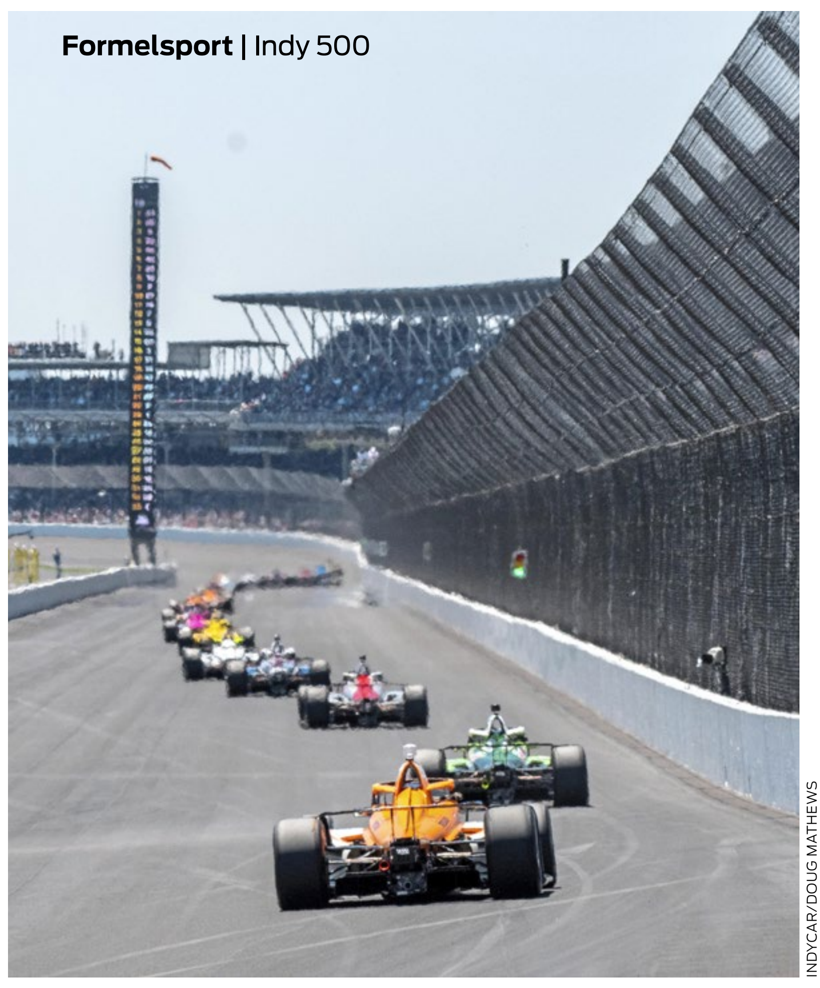
Beim hektischen Restart nach Runde 45 gab es an der Spitze einige intensive Duelle zu sehen: Unter anderem kämpfte sich Castroneves kurzzeitig von Platz 5 auf 3 vor. Allerdings schoss Conor Daly (Ed Carpenter Racing) erst an ihm und dann an Herta und VeeKay vorbei, um in Umlauf 50 zum ersten Mal die Führung zu übernehmen. Der in Noblesville/Indiana geborene Sohn des ehemaligen Formel-1-Piloten Derek Daly leistete daraufhin bis Runde 71 Führungsarbeit. Wie bei den ersten Stopps kamen die Ed-Carpenter-Chevys wieder etwas früher, was Castroneves zum zweiten Mal auf Platz 1 spülte. Nach dem Ende der zweiten Boxenstopp-Phase hatte sich Conor Daly wieder auf den ersten Platz zurückgekämpft. In Runde 90 von 200 setzten sich die Top 5 aus Conor Daly, Rinus VeeKay, Patricio „Pato“ O’Ward (McLaren SP), Colton Herta und Ryan Hunter-Reay (Andretti Autosport) zusammen. Dahinter lauerten Álex Palou (Chip Ganassi Racing) und Hélio Castroneves. Die einzige Veränderung zur Rennhalbzeit ergab sich durch ein Überholmanöver von Ryan Hunter-Reay gegen Teamkollege Colton Herta.

## Fehler kostet Rahal Chance

Mit dem Beginn des zweiten Rennabschnitts startete gleichzeitig auch die dritte Boxenstopp-Phase, welche die Ed-Carpenter-Chevys von Daly und VeeKay im Kreise der ersten Stopper sah. Im direkten Team-Duell fiel Daly nach einem schlechten Stopp zurück – ein Zeitverlust, der wenige Runden später auf eine sehr unglückliche Weise doppelt bestraft wurde. Während die Top-10-Autos nach und nach neue Reifen und Kraftstoff holten, wurde Graham Rahal (Rahal Letterman Lanigan Racing) immer weiter nach oben gespült. Der Sohn des Teambesitzers und Siegers des Indy 500 1986, Bobby Rahal, hatte seinen Stint durch kluges Spritsparen ordentlich strecken können und sich so in eine gute Ausgangslage für den weiteren Rennverlauf gebracht.

Doch im Laufe seines dritten Stopps wurde das linke Hinterrad nicht ordentlich befestigt, was einen irritierten Mechaniker zurückließ. Rahal beschleunigte mit dem lose aufgesetzten Rad auf die Strecke hinaus und verlor selbiges bei bereits hoher Geschwindigkeit unterhalb der zweiten Kurve. Der dreirädrige RLL-Honda schoss unkontrolliert und sich drehend nach oben zur Mauer und verfehlte nur knapp die vorbeiziehende Spitzengruppe.

Das fehlende, hüpfende Rad traf die Nase des Ed-Carpenter-Chevy von Daly, die dem Einschlag zwar erstaunlicherweise standhielt, aber angebrochen >>


INDYCAR/DOUG MATHEWS

**Schlange: Dank Aerodynamik-Anpassungen war das Feld eng zusammen**


INDYCAR/JAMES BLACK

**Bremsen: Stefan Wilson verlor in der Boxengassen-Einfahrt die Kontrolle**


INDYCAR/CHRIS JONES

**Geste: Castroneves erinnert an den kürzlich verstorbenen André Ribeiro**

>> weitergeschleppt wurde. Der Rennwagen des vorher von 135 000 Fans bejubelten „Hometown Hero“ Daly war ab diesem Schreckmoment zu langsam, um weiter beim Kampf um den Sieg eingreifen zu können. Selbigem trauerte auch Rahal nach, der sich sicher war, nur noch ein weiteres Mal an die Box kommen zu müssen. „Beim Spritsparen waren wir der Konkurrenz weit voraus, und für den Schlussspurt sah alles gut aus“, ärgerte sich Rahal. „Ich mache meinen Jungs keinen Vorwurf, aber es tut wirklich weh.“ Die danach nötige zweite Safety-Car-Phase dauerte von Runde 119 bis 124.

Scott Dixon nutzte das Chaos rund um Rahal und konnte sich durch das Weiterfahren in die Führungsrunde zurückkämpfen.

## Bremsen mit Fragezeichen

Chip-Ganassi-Jungstar Álex Palou führte das Feld zum Restart, wurde aber direkt von Hélio Castroneves überholt, der wiederum Opfer eines Angriffs von O’Ward wurde. In Runde 131 arbeitete sich Palou schließlich wieder an die Spitze zurück. In der darauf folgenden, über viele Runden gestreckten vierten Boxenstopp-Phase positionierten sich bereits einige Autos für einen sehr langgezogenen Schlusssprint. Unter anderem versuchte Dixon, mit einem Stopp nach Runde 162 durchzukommen.

Mit Will Power (Team Penske) und Simona de Silvestro (Paretta Autosport) drehten sich zwei weitere Autos in der Boxengasse. Power, der nach technischen Problemen gerade so von Startplatz 32 aus ins Rennen gegangen war, hatte Glück und konnte weitermachen. Simona de Silvestro hatte hingegen Pech und verblieb nach ihrem Dreher für die restlichen 30 Runden in der Boxengasse. Für das neue Team, das zu rund 70 Prozent aus Frauen besteht, war das vorzeitige Ende enttäuschend. „Wir hatten einen guten Speed, vor allem am Ende,“ berichtete de Silvestro. „Leider hatte ich Probleme mit der Bremse und konnte das Auto in der Boxeneinfahrt nicht mehr abfangen.“ Teamgründerin Beth Paretta lobte: „Die Frauen in der Boxencrew haben einen großartigen Job gemacht, die Stopps verliefen sehr rund.“ In einigen Bereichen müsse sich das Team jedoch noch verbessern und mehr Konstanz finden.

Alles in allem freut sich die frühere Managerin von Dodge-Motorsport-Programmen schon auf die weiteren Auftritte ihres Teams. Wer das in Kooperation mit dem Team Penske eingesetzte Fahrzeug künftig pilotieren wird, und welche Rennen eingeplant sind, stand aber noch nicht final fest.



**Die 105. Ausgabe des Indy 500 dauerte nur zwei Stunden, 37 Minuten und etwas mehr als 19 Sekunden und war damit das schnellste Rennen der 110-jährigen Geschichte.**

Da beide Zwischenfälle in der Boxengasse nicht für eine weitere Neutralisierung ausreichten, ging das Pokern in seine entscheidende Phase. Mangels anderer Optionen entschied sich das Spitzentrio Palou, Castroneves und O’Ward, zum letzten Mal an die Box zu kommen. Man hoffte, dass das Rennen ohne Unterbrechungen durchlaufen würde und man so mit der konventionellen Strategie ins Ziel käme. Mit fortlaufender Zeit und den weiterhin ausbleibenden Unterbrechungen kristallisierte sich dies als richtige Entscheidung heraus, und aus etlichen Poker-Einlagen wurden am Ende Bluffs. Der Sieg sollte sich final zwischen Álex Palou, Hélio Castroneves, Pato O’Ward und Simon Pagenaud (Team Penske) entscheiden. Der Franzose war der einzige Fahrer in den Top 5 mit einer Sechs-Stopp-Strategie.

## Verkehr entscheidet

Die beste Ausgangsposition hatte zu Beginn der letzten Runden Álex Palou, der Boxenstopp-bereinigt das Feld anführte. Während sich Castroneves direkt im Windschatten des Spaniers halten konnte, tat sich O’Ward schwer, am Führungsduo dranzubleiben. O’Ward erklärte nach dem Rennen, dass zum einen sein Auto nicht gut genug gewesen sei, aber die Honda auch einfach zu schnell für ihn waren.

Der erste relevante Führungswechsel ereignete sich in Runde 194, als Castroneves umjubelt die Spitzenposition übernahm. Álex Palou konterte noch einmal in Runde 196. Der zweite große Angriff von Castroneves kam daraufhin in Runde 199 – durch das Manöver in der vorletzten Runde ließ er aber Raum für einen späten Gegenangriff des 24-jährigen Spaniers Palou. Zum großen Glück für Castroneves lief die Spitzengruppe aber genau am Ende auf Verkehr auf, wodurch der Brasilianer rettenden Windschatten erhielt. Dem vierten Sieg beim Indy 500 stand so

nichts mehr im Wege. Der aufgrund von Publikums-Auflagen nur halbvolle Indianapolis Motor Speedway feierte den beliebten Rennsieger beim Überfahren der Start-Ziel-Linie lautstark.

Wie auch schon nach seinen ersten Siegen kletterte Castroneves mit seinen herübergeeilten Mechanikern auf den Zaun unter der Haupttribüne. Der deswegen „Spiderman" genannte Brasilianer war seinem Ruf wieder komplett gerecht geworden. Bei der traditionellen Ehrenrunde des Siegers in einem Cabrio erwiderten einige Fans sogar die Geste und kletterten für den vorbeifahrenden Hélio auf den Zaun: Das von der Corona-Zwangspause zurückgekehrte Publikum sorgte für den passende Abschluss eines langen Tages an der Strecke.

## Das (fast) perfekte Auto

In der Pressekonferenz beschrieb der vierfache Indy-Sieger die letzten Vorbereitungen und Gedanken vor dem Rennen: „Seit dem Qualifying wusste ich, dass ich ein sehr gutes Auto für das Rennen hatte. Das Gefühl hat einfach gepasst. Deswegen habe ich Mike Shank darum gebeten, es nicht mehr anzufassen und es beim Freitagstraining zu schonen." Obwohl der Meyer-Shank-Racing-Honda am Ende leichte Vibrationen zeigte, wollte sich Castroneves davon schlicht nicht mehr beirren lassen.

Auf die Frage, wie die Beziehung zum Team Penske sei, das er nach dem IMSA-Titel im letzten Jahr verlassen hatte, antwortete Castroneves versöhnlich: „Wir haben 20 Jahre zusammen verbracht, und ich kann mich nur bei ihnen bedanken. Tim Cindric (Präsident des Team Penske) hatte mir das Versprechen gegeben, mir im Falle eines Sieges als Erster zu gratulieren. Dieses Versprechen hat er gehalten."

Álex Palou, der dem geschlagenen Favoriten Chip Ganassi Racing immerhin einen starken zweiten Platz geschenkt hatte, resümierte in seinem Pressegespräch: „Ich hätte nicht gedacht, dass ein zweiter Platz so wehtun kann – bis ich als Zweiter über die Ziellinie gefahren bin. Der einzige Trost ist, dass ich gegen einen der Besten, wenn nicht sogar den Besten verloren habe."

Die nun deutliche Meisterschaftsführung wollte der Spanier ebenso wenig als Ablenkung vom Ergebnis durchgehen lassen: „Es bringt nichts, jetzt darüber nachzudenken. Ich muss auf der Strecke weiter Leistung bringen." Castroneves, der zu Jahresbeginn schon die 24 Stunden von Daytona gewonnen hatte, ließ an Palou ausrichten: „Er ist jung und ein unglaubliches Talent! Habe ich nach meinen drei zweiten Plätzen aufgegeben? Natürlich nicht. Er hat getan, was er konnte, und kann darauf aufbauen."

Noch während der Nachberichterstattung des Sportsenders von NBC bestätigte ein überglücklicher Teambesitzer Mike Shank bereits, dass man auch im nächsten Jahr gerne wieder mit Castroneves antreten will: „Ich glaube fest daran, dass Hélio es verdient hat, das Indianapolis 500 noch ein fünftes Mal zu gewinnen. Und wir werden alles tun, um es für ihn möglich zu machen!" Mit 47 Jahren wäre Castroneves im Falle eines erneuten Erfolges im gleichen Alter wie Al Unser Sr. bei seinem vierten Triumph im Jahr 1987 für das Team Penske. Ein weiterer Grund für die Konkurrenz, auch im kommenden Jahr gewarnt zu sein. ■

### STAND MEISTERSCHAFT

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Palou | 248 Punkte |
| 2. | Dixon | 212 |
| 3. | O'Ward | 211 |
| 4. | Pagenaud | 201 |
| 5. | VeeKay | 191 |
| 6. | Newgarden | 184 |
| 7. | Herta | 154 |
| 8. | Rahal | 148 |
| 9. | McLaughlin | 143 |
| 10. | Ericsson | 138 |

INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Nächster Halt: Detroit (12./13. Juni)

### ERGEBNIS 105. INDIANAPOLIS 500

### 6. SAISONLAUF

**200 Runden à 2,5 Meilen = 500 Meilen**

| | Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Hélio Castroneves | Meyer Shank Racing/Honda | 2:37.19,3846 h | 200 |
| 2. | Álex Palou | Chip Ganassi Racing/Honda | + 0,4928 s | 200 |
| 3. | Simon Pagenaud | Team Penske/Chevrolet | + 0,5626 s | 200 |
| 4. | Patricio O'Ward | McLaren SP/Chevrolet | + 0,9409 s | 200 |
| 5. | Ed Carpenter | Ed Carpenter Racing/Chevrolet | + 1,2424 s | 200 |
| 6. | Santino Ferrucci | Rahal Letterman Lanigan/Honda | + 9,0876 s | 200 |
| 7. | Sage Karam | Dreyer & Reinbold/Chevrolet | + 13,4359 s | 200 |
| 8. | Rinus VeeKay | Ed Carpenter Racing/Chevrolet | + 14,2415 s | 200 |
| 9. | Juan Pablo Montoya | McLaren SP/Chevrolet | + 14,8808 s | 200 |
| 10. | Tony Kanaan | Chip Ganassi Racing/Honda | + 15,4428 s | 200 |
| 11. | Marcus Ericsson | Chip Ganassi Racing/Honda | + 16,5166 s | 200 |
| 12. | Josef Newgarden | Team Penske/Chevrolet | + 22,3045 s | 200 |
| 13. | Conor Daly | Ed Carpenter Racing Chevrolet | + 22,6921 s | 200 |
| 14. | Takuma Sato | Rahal Letterman Lanigan/Honda | + 23,2955 s | 200 |
| 15. | J. R. Hildebrand | A. J. Foyt Racing/Chevrolet | + 23,5277 s | 200 |
| 16. | Colton Herta | Andretti Autosport/Honda | + 28,8029 s | 200 |
| 17. | Scott Dixon | Chip Ganassi Racing/Honda | + 38,6410 s | 200 |
| 18. | Jack Harvey | Meyer Shank Racing/Honda | + 40,1572 s | 200 |
| 19. | Marco Andretti | Andretti Autosport/Honda | + 40,3591 s | 200 |
| 20. | Scott McLaughlin | Team Penske/Chevrolet | + 40,8337 s | 200 |
| 21. | James Hinchcliffe | Andretti Autosport/Honda | + 40,8464 s | 200 |
| 22. | Ryan Hunter-Reay | Andretti Autosport/Honda | + 41,5762 s | 200 |
| 23. | Dalton Kellett | A. J. Foyt Racing/Chevrolet | | 199 |
| 24. | Max Chilton | Carlin/Chevrolet | | 199 |
| 25. | Pietro Fittipaldi | Dale Coyne Racing/Honda | | 199 |
| 26. | Sébastien Bourdais | A. J. Foyt Racing/Chevrolet | | 199 |
| 27. | Felix Rosenqvist | McLaren SP/Chevrolet | | 199 |
| 28. | Ed Jones | Dale Coyne Racing/Honda | | 199 |
| 29. | Alexander Rossi | Andretti Autosport/Honda | | 198 |
| 30. | Will Power | Team Penske/Chevrolet | | 197 |
| 31. | Simona de Silvestro | Paretta Autosport/Chevrolet | Unfall | 169 |
| 32. | Graham Rahal | Rahal Letterman Lanigan/Honda | Unfall | 118 |
| 33. | Stefan Wilson | Andretti Autosport/Honda | Unfall | 32 |

## NACHRICHTEN

### „AUSVERKAUFTES" HAUS

Nach Rücksprache mit den lokalen Gesundheitsbehörden öffnete der Indianapolis Motor Speedway seine Tore für rund 135 000 Fans. Das entspricht 40 Prozent der normalen Streckenkapazität. Wenig überraschend waren alle Tickets schon Tage vorher verkauft. Fans durften nur mit Masken auf das Areal und mussten sich an Abstandsregeln halten. Für das nächste Jahr plant man schon wieder mit der vollen Kapazität.

### 35 FÜHRUNGSWECHSEL

Viele Fans sprachen direkt nach Ende von einem der besten Rennen der letzten Jahre. Zumindest die Statistik zu den Führungswechseln gibt ihrer Vermutung Recht. Das letzte Indy 500 mit 35 Wechseln war die Ausgabe im Jahr 2017. Die 200 „Führungsrunden" verteilten sich auf 13 Fahrer. Conor Daly leistete mit 40 Umläufen die meiste Führungsarbeit.

### SCHAF-STREICH

Im Fahrerlager der IndyCar gehört es zum guten Ton, Streiche im Rahmen des Indy 500 zu spielen. In diesem Jahr erwischte es den Neuling und dreifachen Meister der australischen Supercars-Serie, Scott McLaughlin. Am Pressetag umzingelten rund 30 frech grinsende aufblasbare Schafe sein Wohnmobil. Colton Herta warnte hingegen, dass mit ihm nicht zu spaßen sei und er sich nach einem Streich böse rächen würde.

### UNTERSTÜTZUNG

Als Ersatz für die Parade besuchten die Fahrer in diesem Jahr wieder glückliche Fans zu Hause. Für die Schweizerin Simona de Silvestro war die Freude doppelt groß: Vor „ihrem" Haus hatten sich weibliche Größen des US-Motorsports für eine Überraschung versammelt. Unter anderem begrüßte die ehemalige IndyCar-Pilotin Lyn St. James die Fahrerin des zu 70 Prozent aus Frauen bestehenden Teams Paretta Autosport.



GTWC

Das GPX-Porsche-Trio Campbell, Bamber und Jaminet siegte in Südfrankreich

# Und wieder Porsche

Das Porsche-Team GPX Racing holte beim 6h-Rennen auf dem Circuit Paul Ricard mit den Piloten Matt Campbell, Mathieu Jaminet und Earl Bamber den zweiten Porsche-Sieg beim zweiten Endurance-Cup-Lauf der Saison 2021.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Nachdem Mitte April das Porsche-Team Dinamic Motorsport das 3h-Rennen in Monza bei wechselhaften Bedingungen für sich entscheiden konnte, ging der zweite Lauf zum Endurance Cup der GT World Challenge Europe ebenfalls an Porsche: Matt Campbell, Mathieu Jaminet und Earl Bamber siegten im Porsche 911 GT3 R mit der Startnummer 22 nach sechs Rennstunden auf dem Circuit Paul Ricard in Frankreich.

Im Gegensatz zum ersten Porsche-Sieg in Italien gewann das Elfer-Trio diesmal bei trockenen und warmen Bedingungen. Platz 2 ging an den WRT-Audi (#32) von Dries Vanthoor, Kelvin van der Linde und Charles Weerts, auf Position 3 kam der Huracán GT3 (Orange 1 FFF Racing, #63) von Mirko Bortolotti, Andrea Caldarelli und Marco Mapelli ins Ziel. Damit standen zwar am Ende die üblichen Verdächtigen auf dem Podest, die Geschichten hinter den Platzierungen waren aber durchaus unterschiedlich.

## Enttäuschung bei Lambo

Im Lamborghini-Lager konnte man mit Platz 3 im Ziel sicher nicht zufrieden sein, nachdem die Piloten des italienischen Topteams den Huracán GT3 zuvor auf die Pole-Position gestellt hatten. Beim Porsche-Team GPX war man dagegen mit dem Sieg kreuzglücklich, denn in den Trainings lief nicht viel zusammen, und Earl Bamber sagte vor dem Start, dass eine Top-Fünf-Platzierung schon als optimale Leistung gewertet werden müsste.

Die ersten drei Rennstunden verliefen ohne große Dramen: An der Front konnte sich Mirko Bortolotti im Lamborghini von der Pole weg phasenweise um bis zu 13 Sekunden absetzen. Dahinter geriet der von Platz 2 gestartete Lynx-Ferrari (#71) von Davide Rigon unter Druck der beiden

> **!** Ferrari hatte die Pace, um dem GPX-Porsche an der Spitze gefährlich zu werden, doch ein Verstoß beim letzten Boxenstopp sorgte für eine nachträgliche Strafe.

Top-Mercedes von HRT (#4) und AKKA-ASP (#88). Doch auch das Scharmützel war nach 45 Minuten beendet, weil Vincent Abril (#4) mit einem Reifenschaden vorne links strandete – es sollte nicht der einzige Reifenschaden an diesem Tag für Mercedes sein.

In der zweiten Rennstunde zeigten sich dann die BMW M6 GT3 des Walkenhorst-Teams von David Pittard (#34) und Martin Tomczyk (#35) in den Top-3. Dahinter lag der Ferrari von Davide Rigon, auf Platz 5 folgte Earl Bamber im GPX-Porsche (#22) und Jules Gounon im AKKA-ASP (#88) auf Platz 6 – diese Gruppe lag innerhalb von 13 Sekunden und führte ihrerseits mit fast einer halben Minute Vorsprung auf das Verfolgerfeld.

In der dritten und vierten Rennstunde konnte Mathieu Jaminet die von Bamber gestartete Aufholjagd des GPX-Teams weiter fortsetzen: Der Franzose konnte sich am Ferrari und den beiden BMW vorbeiarbeiten und bis auf die zweite Position nach vorne fahren.

Doch just als es zur Rennhalbzeit spannend zu werden drohte, unterbrach die erste Full Course Yellow und die darauf folgende Safety-Car-Phase das muntere Treiben an der Spitze, weil der Getspeed-Mercedes auf der Strecke parkte, was alle Topteams zum Anlass nahmen, die Boxen anzulaufen.

Die Gelbphase reduzierte zwar alle Rückstände auf null, aber an der Spitze lagen weiterhin der Orange 1 FFF Racing-Lamborghini (#63) vor dem Walkenhorst-BMW (#34) und dem GPX-Porsche (#22). Fortan biss sich Porsche-Pilot Matt Campbell die Zähne am zweitplatzierten BMW von Sheldon van der Linde aus: Der M6 hatte die beste Topspeed und konnte seinen Vorsprung auf der

langen Mistral-Geraden recht locker verteidigen, Campbell im Porsche war zwar schneller, kam aber nicht vorbei, während sich Andrea Caldarelli im Lambo vom zweitplatzierten BMW langsam aber sicher absetzen konnte.

Erst am Ende der vorletzten Rennstunde konnte sich Matt Campbell endlich am BMW von van der Linde vorbeiarbeiten, doch da führte der Lambo bereits mit vier Sekunden. Für alle Topteams stand außerdem noch ein letzter Boxenstopp an.

## Der zweite Blitzeinschlag

Dann schlug zum zweiten Mal der Blitz im 6h-Rennen von Paul Ricard ein: Antonio Fuoco (Lynx Ferrari, #71) kollidierte im Kampf um Platz 3 mit dem Walkenhorst-BMW (#34) von Sheldon van der Linde. Der BMW benötigte einen längeren Reparaturstopp und fiel damit aus den Podesträngen heraus. Das Gleiche galt auch für den Lynx-Ferrari, nur etwas anders: Das Team versuchte, die Heckstoßstange während des regulären und letzten Nachtank-Stopps mit Tape zu fixieren, was laut Reglement aber nicht erlaubt ist. Durch eine nachträgliche Strafe verlor Fuoco damit den Podestplatz, obwohl sich der Ferrari im Finale mit gutem Speed und hoher Konstanz als Sieganwärter positioniert hatte. Am Ende blieben für Ferrari nur die Plätze 4 und 5.

An der Spitze nahm das Duell der beiden führenden Teams derweil Fahrt auf: Marco Mapelli im Orange 1 FFF-Lamborghini hatte nicht die Pace seiner beiden Teamkollegen Mirko Bortolotti und Andrea Caldarelli. Porsche-Pilot Matt Campbell fuhr die Lücke zu und passierte den Italiener 20 Runden vor Schluss auf der Mistral-Geraden. Allerdings musste der Australier in Le Bousset in der Folge einen weiten Bogen fahren, was es Mapelli erlaubte, die Führung mit einem leichten Feindkontakt noch einmal zurückzuerobern.

Eine Runde später konnte Campbell dann abermals auf der Mistral-Geraden an Mapelli vorbeiziehen – damit war der Sieg für Porsche unter Dach und Fach, denn Campbell konnte sich in der Folge um sechs Sekunden vom Verfolgerfeld absetzen.

Dort rutschte allerdings der Lamborghini immer weiter ab, trotz seiner Dominanz im Qualifying und über weite Strecken des Rennens. Nachdem Matt Campbell durch war, konnte auch Ferrari-Pilot Fuoco 22 Minuten vor Rennende an Mapelli vorbeiziehen. Allerdings warf ihn die erst nach dem Rennen ausgesprochene und bereits erwähnte Strafe für ein Vergehen beim Boxenstopp nachträglich wieder auf Position 4 zurück.

Doch es sollte noch schlimmer für Lamborghini kommen: Audi-Pilot Dries Vanthoor im WRT-R8 mit der Nummer 32 boxte sich in der allerletzten Runde mit einem Überraschungsmanöver noch an Mapelli vorbei und auf Platz 2 nach vorne! Immerhin blieb Lamborghini nach der Bestrafung von Ferrari noch der dritte und letzte Podestplatz.

Porsche holte damit auf dem Circuit Paul Ricard beim zweiten Rennen der Endurance-Cup-Saison den zweiten Sieg – und damit gehen die Schwaben Ende Juli auch als Favorit ins 24h-Rennen von Spa Francorchamps. „Wir hatten im Rennen wirklich eine Granate von Auto", lobte Porsche-Pilot Bamber nach dem Sieg. „Wir haben eigentlich überhaupt nicht mit einem Sieg gerechnet, aber im Rennen spielten uns dann die Streckenverhältnisse mit den kühleren Bedingungen in die Hände."

Porsche-Teamkollege Matt Campbell gab zu, dass auch ein wenig Glück im Spiel war: „Der Feindkontakt mit dem Lamborghini beim Überholmanöver hätte auch anders ausgehen können, aber am Ende hat das Auto gehalten. Und das Team hat einen perfekten Job bei den Boxenstopps gemacht!"

## Vier Teams in vier Punkten

Platz 2 war für das Audi-Team WRT ebenfalls ein riesiger Erfolg, nachdem man in der ersten Rennhälfte nur in den Top-20 unterwegs war. „Wir hatten übers Wochenende sehr viele Probleme", erklärte Dries Vanthoor. „Wir haben alles probiert, aber wir kamen einfach nicht auf Speed, dazu hatten wir ein Problem mit der Höchstgeschwindigkeit. Im Rennen hatten wir ein wenig Glück, aber vor allem eine hervorragende Strategie – sonst wären wir niemals aufs Podium gekommen!"

Der bestplatzierte Mercedes von Akka-ASP landete mit einem Rückstand von 40 Sekunden nur auf Platz 6. Trotzdem sind die Topteams WRT, Dinamic, Akka-ASP und GPX Racing im Endurance Cup nach zwei Läufen nur um vier Punkte voneinander getrennt. ■


GTWC

Zur eigenen Überraschung auf Platz 2 angekommen: WRT-Audi (#32)


GTWC

Gerade noch aufs Podest gehangelt: Orange 1 FFF Racing-Lamborghini (#63)


GTWC

Wegen nachträglicher Strafe das Podest verpasst: Lynx-Ferrari (#71)

## GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

### ZWEITER SAISONLAUF: CIRCUIT PAUL RICARD (FRA)

**Länge der Strecke:** 5,771 km; **Renndistanz:** 182 Runden gleich 1050,322 km; **Pole-Position Pro-Klasse:** Mirko Bortolotti, Marco Mapelli, Andrea Caldarelli; Orange 1 FFF-Lamborghini Huracán (#63): 1.53,937 min; **Schnellste Runde:** Christopher Mies; Attempto Racing-Audi R8 LMS (#66): 1.54,595 min

| | Klasse | Nr. | Fahrer | Team/Fahrzeug | Distanz/Rückst. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Pro | #22 | Campbell/Bamber/Jaminet | GPX Racing-Porsche 911 GT3 R | 6:01.51,535 h |
| 2. | Pro | #32 | Vanthoor/van der Linde/Weerts | WRT-Audi R8 LMS GT3 | +5,971 s |
| 3. | Pro | #63 | Bortolotti/Mapelli/Caldarelli | Orange 1 FFF-Lamborghini | +6,284 s |
| 4. | Pro | #71 | Fuoco/Ilott/Rigon | Iron-Lynx-Ferrari 488 GT3 | +14,454 s |
| 5. | Pro | #51 | Pier Guidi/Nielsen/Ledogar | Iron-Lynx-Ferrari 488 GT3 | +16,540 s |
| 6. | Pro | #88 | Marciello/Juncadella/Gounon | AKKA-ASP-AMG GT3 | +40,942 s |
| 7. | Pro | #54 | Cairoli/Bachler/Engelhart | Dinamic-Porsche 911 GT3 | +47,206 s |
| 8. | Pro | #34 | Pittard/Wittmann/van d. Linde | Walkenhorst-BMW M6 | +1.11,874 min |
| 9. | Pro | #35 | Glock/Tomczyk/Neubauer | Walkenhorst-BMW M6 | +1,23,766 min |
| 10. | Pro | #26 | Winkelhock/Hutchins/Vervisch | Saintéloc-Audi R8 GT3 | +1.31,922 min |
| 11. | Silver | #87 | Gachet/Drouet/Tereschenko | AKKA-ASP-AMG GT3 | +1.35,296 min |
| 12. | Pro | #56 | Dumas/Rizzoli/Pedersen | Dinamic-Porsche 911 GT3 | +1 Runde |
| 13. | Silver | #14 | Feller/Fontana/Ineichen | Emil Frey-Huracán GT3 | +1 Runde |
| 14. | Pro | #66 | Mies/Drudi/Schramm | Attempto-Audi R8 GT3 | +1 Runde |
| 15. | Pro | #25 | Tambay/Cognaud/Haase | Saintéloc-Audi R8 GT3 | +1 Runde |




# Alle auf der Höhe?

Das alljährliche GT3-Gemetzel findet an diesem Wochenende beim 24h-Rennen Nürburgring wieder seinen Höhepunkt. Porsche geht auf dem Papier als Favorit in den Marathon, doch einige Experten haben Audi auf dem Zettel, die es bisher ruhig haben angehen lassen.

Von: **Bianca Leppert**

Den Favoriten beim 24h-Rennen Nürburgring auszumachen, ist immer eine komplexe Sache. Auch wenn die aktuelle GT3-Generation mittlerweile einige Rennen auf dem Buckel hat, bleibt bei einem Langstreckenrennen zweimal rund um die Uhr über die Nordschleife immer ein bisschen Überraschungskonfetti übrig.

Doch fangen wir einmal ganz analytisch an. Wer wissen will, wer welche Chancen bei der diesjährigen Nordschleifenrundfahrt hat, schaut sich natürlich erstmal die Ergebnisse der Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS) an. Der Saisonauftakt fiel Schnee zum Opfer, bei Lauf 2 holte sich Porsche einen Doppelsieg mit Manthey und Frikadelli vor dem privat eingesetzten Phoenix-Audi. Und bei Lauf 3 war es gar ein Vierfachsieg für Porsche, allen voran Frikadelli mit beiden Elfern vor dem Falken-Porsche und Manthey. Und wer hat wohl das 24h-Qualirennen gewonnen? Genau, wieder Porsche mit beiden Frikadelli-Autos vor dem privat eingesetzten Audi von Phoenix Racing.

## Porsche als Favorit?

Klingt irgendwie immer gleich? Korrekt. Logisch, dass man da Porsche auf dem Zettel haben muss. Die Marke aus Zuffenhausen allein aus diesem Grund haushoch überlegen zu sehen, ist allerdings ein Trugschluss.

Beim zweiten NLS-Lauf fehlte die Konkurrenz der anderen Marken, weil es eine Überschneidung mit der GT World Challenge gab. Beim dritten Lauf war alles da, was Rang und Namen hat. Es fiel jedoch auf, dass kein Audi und kein Mercedes eine Zeit unter acht Minuten fuhr. Zum Vergleich: Beim zweiten NLS-Lauf schafften Michele Beretta/Nicki Thiim im privat eingesetzten Phoenix-Audi R8 eine Zeit von 7.55,829 Minuten. Und im Qualirennen? Da war gerade mal ein Werksauto von Audi gemeldet. Die Begründung für die wenigen werksunterstützten R8 in der Eifel: zu wenig verfügbare Fahrer.

Es mag so gewesen sein, oder man hielt sich in der Vorbereitung eben bewusst etwas zurück. Porsche hatte eine andere Philosophie. „Wir können überzeugt von uns sagen, dass wir bei jeder Rennveranstaltung das volle Potenzial der Teams und Fahrer genutzt haben, um uns maximal gut vorzubereiten“, sagt GT3-Projektleiter Sebastian Golz. „Ich bin mir sicher, wenn alle anderen Hersteller die Zusammenstellung der Fahrer und Teams vor Ort haben, werden wir unsere Favoritenrolle nicht locker und einfach einnehmen können. Aber natürlich setzen wir alles daran.“

> „Wir können überzeugt von uns sagen, dass wir bei jeder Rennveranstaltung das volle Potenzial der Teams und Fahrer genutzt haben.“
>
> Sebastian Golz, Porsche

Zahlenmäßig stehen die Porsche 911 GT3 R gut da. Zwei Top-Autos von Frikadelli, zwei von Falken, eines von Manthey und eines von KCMG sowie Rutronik. Letztere haben vor allem mit der Nachnominierung von Laurens Vanthoor Chancen bekommen.

Wenn also eine Marke aussortiert ist, dann Porsche. Hinzu kommt, dass am Dienstag in der 24h-Rennwoche ein weiterer Prüfstandslauf anstand. Einigen Konkurrenten fiel die Rußbildung der Elfer auf. Deshalb soll nun mit einem neuen, leistungsneutralen Datenstand gefahren


Rowe Racing hat 2020 den 20. Gesamtsieg für BMW geholt. Klappt das vielleicht wieder?

BR FOTO



STEFAN BALDAUF

Manthey Racing hat mit dem „Grello“ einen NLS-Sieg auf dem Konto



BR FOTO

Zurück auf der Nordschleife: Schubert Motorsport greift wieder an



BR FOTO

Der Octane-Ferrari mit Goodyear-Pneus ist für Highlights bekannt



MERCEDES

Das Aufgebot von Mercedes-AMG mit neuer, pinker Lackierung für GetSpeed

werden. Das Problem ist laut Technikausschuss länger bekannt, habe aber nichts mit der Leistung zu tun. Vielmehr geht es laut Porsche dabei um Restriktorgröße und Abgasanlage, die einen Einfluss auf den Ladungswechsel haben. So wird in bestimmten Lastsituationen die Rußbildung begünstigt. Zumindest dürften Diskussionen nach dem Rennen ausbleiben.

## BOP für Döttinger Höhe

Trotzdem treibt die Konkurrenz die Frage um, wie Porsche den Performance-Sprung von 2020 zu 2021 hinbekommen hat. Allerdings darf man nicht vergessen, dass man 2020 bei den NLS-Läufen noch von der BOP beschnitten war und zum 24h-Rennen selbst das komplette Line-up durcheinandergewirbelt wurde, weil es vermeintliche Corona-Fälle in Le Mans gab. Heuer hat man 15 Kilogramm mehr an Bord und denselben Restriktor wie im Vorjahr zum 24h-Rennen (1310 Kilogramm, 2 x 34,0 mm). 2019, in dem Jahr, in dem Porsche das schnellste Auto auf 25 Runden im Schnitt mit einer Sekunde Vorsprung stellte, waren es 34,6 mm. Vor allem beim Topspeed scheint der Elfer zugelegt zu haben. Der Dämpfer stand ebenfalls im Fokus.

Kurz zur Erinnerung, warum die Balance of Performance auch in diesem Jahr ein heißes Eisen ist, obwohl alle Autos bekannt sein sollten: 2019 gab es die Diskussionen um den Porsche. 2020 kannte der Technikausschuss des ADAC Nordrhein alle Parameter, aber der Praxistest der BOP fiel buchstäblich ins Wasser. Das Rennen musste über neun Stunden unterbrochen werden.

Mittlerweile beschäftigen sich Norbert Kreyer, Vorsitzender des ADAC Nordrhein Technikausschuss, und seine Kollegen für ihren Geschmack zu viel mit dem Thema Topspeed. „Es geht fast schon um eine BOP für die Döttinger Höhe“, meint Kreyer. „Für mehr Topspeed brauchst du aber mehr Leistung. Und das muss man dann wieder mit Gewicht ausgleichen.“ So dreht man sich ein bisschen im Kreis. „Baut mir einfach einen Haken auf die Ge-



rade an der Döttinger Höhe, dann ist das Problem gelöst", scherzt Kreyer. Die Ursache für das Gerangel der Hersteller um mehr Topspeed: Die Leistungsdichte wird immer höher. Sowohl das Fahrerniveau als auch die Fahrzeugkonzepte rücken näher zusammen – dann macht die Döttinger Höhe den Unterschied.

## Was kann Audi wirklich?

Der Audi R8 LMS geht mit exakt derselben Einstufung wie 2020 an den Start und ist 15 Kilogramm leichter als 2019, als man in der Auswertung das zweitschnellste Auto hinter Porsche hatte. Dass nun in der Vorbereitung das Kundenauto von Phoenix Racing mit einem zweifelsohne famosen Kutscher wie Nicki Thiim schneller gewesen sein soll als die auf den R8 eingeschossenen Werksfahrer, lässt manchen Insider grübeln. Man schiebt der Marke mit den vier Ringen deshalb die Favoritenrolle zu, weil man von den Werkskutschern noch eine Steigerung erwartet.

Blickt man in die Liste für das Top2-Quali, also jene Fahrzeuge, die sicher im Kampf um die Pole dabei sind, findet sich nur ein werksunterstütztes Auto vom Audi Sport Team Land und daneben zwei private Audi-Tickets von Phoenix. Sowohl das Audi Sport Team Car Collection als auch das Audi-Team Phoenix müssen sich um einen der vier übrigen heißbegehrten Plätze für das Top2-Quali am Rennwochenende balgen.

Bisher galt das Gesetz: Wer um den Sieg kämpfen will, muss weit vorne stehen, denn das Langstreckenrennen gleicht einem Sprint. Wobei der Land-Audi 2019 von Startplatz 15 nach vorne kam. Nur der siegreiche Phoenix-Audi startete in den Top-Ten. Kann man es sich also leisten, mit zwei von insgesamt drei werksunterstützten Audi R8 LMS womöglich nicht im Top2-Quali dabei zu sein?

Mit dieser Frage müssen sich natürlich auch Mercedes und BMW beschäftigen. Denn nach wie vor wird der Kampf um den Gesamtsieg unter den vier großen Herstellern ausgemacht. Bei BMW hat sich das Aufgebot etwas verändert. Während der Yokohama-bereifte BMW M6 GT3 von Walkenhorst in den vergangenen Jahren noch ein Geheimfavorit in der Vorbereitungsphase war, spielte er in diesem Jahr kaum eine Rolle. Dafür gibt es ein Nordschleifen-Wiedersehen mit Schubert Motorsport. Die Mannschaft aus Oschersleben kehrt zurück in die Eifel und hat mit Jens Klingmann, Alex Sims, Stef Dusseldorp und Jesse Krohn ein gutes Fahrerquartett am Start.

Dazu kommen die beiden Rowe-Autos, bei denen die Startnummer 1 mit Nicky Catsburg, John Edwards, Nick Yelloly und Philipp Eng für die Titelverteidigung ansteht. Für den M6 GT3 ist es zugleich die Abschiedsvorstellung, ehe der Nachfolger M4 GT3 nach dem 24h-Rennen in der NLS debütiert. Die vorläufige BOP-Einstufung bleibt zu 2020 unverändert.

Das dürfte die BMW-Fraktion allerdings nerven. Nach dem zweiten NLS-Lauf sagte Rowe-Teamchef Hans-Peter Naundorf: „Wir sind im dichteren Verkehr und bei Gelb-Phasen nicht ganz vorne dabei." Im vergangenen Jahr spielten vor allem die halbnassen Wetterbedingungen den Bayern in die Karten.

> „Der größere Restriktor war nötig. Ob es am Ende für einen ausgeglicheneren Wettbewerb sorgen wird, sehen wir im Rennen."
>
> Stefan Wendl, Mercedes

## Mercedes mit mehr Power

Auch Mercedes hätte 2020 schon voll abräumen können. Wären die Abflüge der beiden Top-Autos nicht dazwischen gekommen. In diesem Jahr hat man zwei HRT-Autos und zwei GetSpeed-AMG mit durchweg professioneller Besetzung im Aufgebot. In der BOP profitiert man seit dem 24h-Qualirennen von einem 0,5 mm größeren Restriktor bei gleichem Gewicht, was vor allem mehr Topspeed garantieren soll. „Das war auch nötig, aber ob es am Ende für einen ausgeglichenen



In den Vorbereitungsrennen der NLS glänzten auch Underdogs, zum Beispiel der privat eingesetzte Phoenix-Audi R8 LMS



Ist Audi noch nicht in Schwung oder doch eher die große Überraschung?



Die beiden Frikadelli-Porsche haben dieses Jahr bessere Chancen denn je



Trotz Top-Fahrerbesetzung zählt der FFF-Lamborghini zu den Außenseitern



Last-Minute-Call: Laurens Vanthoor ersetzt Tristan Viidas bei Rutronik

Wettbewerb sorgen wird, werden wir wohl erst im Rennen sehen", sagt AMG-Kundensportleiter Stefan Wendl.

Vor allem das Top-Quali beim 24h-Qualifikationsrennen gab zu denken. Der schnellste Mercedes schaffte es gerade mal auf Platz 13. Eine Erklärung dafür hat man bis heute nicht gefunden. Man stand weiter hinten, als man dachte. Dafür richtete man im Rennen strategisch alles auf die Qualifikation für das Top2-Quali und damit die jeweils besten Sektorzeiten aus. Dabei stach vor allem die Performance von Dani Juncadella heraus, der mit seinen Teamkollegen Maxi Götz und Fabian Schiller im GetSpeed-Mercedes schließlich Vierter wurde. Aber auch Mercedes hat Hausaufgaben zu machen: Zwei der Top-Autos haben noch keine Eintrittskarte für das Top2-Quali gelöst.

Besonders spannend dabei in Bezug auf alle Hersteller: Die vorläufige BOP für den Saisonhöhepunkt entspricht nun dem 24h-Qualirennen. Heißt: Die Daten lassen sich einigermaßen gut mit denen vergleichen, die in den Quali-Sitzungen beim Saisonhöhepunkt gefahren werden. Ausreden sind da nicht mehr so einfach zu finden, da es eine bessere Vergleichbarkeit gibt.

Beim Thema Reifen sind kaum Unterschiede auszumachen. Mittlerweile fahren alle Top-Autos Michelin-Pneus. Andere Hersteller haben mit anderen Partnern nur Außenseiterchancen. So wie etwa der Octane-Ferrari auf Goodyear oder der FFF-Lamborghini auf Hankook-Reifen. Auch der Glickenhaus SCG004c ist ein Exot. Womit wir zum Schluss wieder beim Überraschungskonfetti wären. ■

## INFO

Erstmals in diesem Jahr sind bis zu 10 000 Zuschauer auf den Tribünen rund um die Grand-Prix-Strecke erlaubt.

**Erwachsener Fr.–So. / 55 Euro**
**Erwachsener Do., Fr. o. So. / 20 Euro**
**Erwachsener Samstag / 35 Euro**

Tickets und ermäßigte Preise unter www.nuerburgring.de. Infos zum Camping in der Müllenbachschleife unter www.camping-am-nuerburgring.de.

**Sportwagen-WM (WEC): Debatte um LMP2-Speed**

# Glickenhaus sieht LMP2 im Vorteil

Vor dem zweiten Lauf zur Sportwagen-WM (WEC) in Portimão Mitte Juni prognostiziert Jim Glickenhaus, Teamchef des privaten Hypercar-Teams, einen möglichen Gesamtsieg für die LMP2-Fahrzeuge. Damit geht die Debatte um die Klassenseparierung zwischen Hypercars und LMP2 in die nächste Runde.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Hypercar-Teamchef Jim Glickenhaus reist mit einer gesunden Skepsis zum WM-Debüt seiner Mannschaft nach Portimão: „Die LMP2-Autos sind vom Speed her zu nah dran an der Hypercar-Topklasse", so Glickenhaus nach einem letzten Test mit zwei Fahrzeugen in Aragon. Bei diesem Test fuhr das Glickenhaus-Team erstmalig zusammen mit anderen LMP2-Teams auf der Strecke. „Aus meiner Sicht muss der Veranstalter nun einschreiten, außer ein Sieg eines Fahrzeuges aus der zweiten Klasse ist erwünscht, aber das macht ja wohl kaum Sinn", so Glickenhaus. „Ich sehe die konkrete Gefahr, dass in Portimão ein LMP2-Auto den Gesamtsieg holt."

Laut Glickenhaus waren die Performance-Unterschiede zwischen seinen Hypercars mit der der 2021er-Reifenspezifikation und den LMP2-Wagen der Teams Risi Competizione und Dragonspeed verschwindend gering, besonders im zweiten Teil eines Doppelstints. Dazu dürfte das Streckenlayout in Portimão mit seinen vielen Kurven die LMP2 bevorteilen, im Gegensatz zum ersten WM-Lauf in Spa Anfang Mai. „Wir sind mit den Hypercars im vorgesehenen Performance-Fenster – aber die LMP2-Autos sind es nicht", so Glickenhaus. ■

**BoP-System für Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife**

# Turbomotoren ohne Restriktor

Der Technikausschuss des ADAC Nordrhein sah in seiner Balance of Performance bisher Restriktoren auch für Turbomotoren vor. Das ändert sich mit der Einführung des neuen BMW M4 GT3.

Von: **Bianca Leppert**

Es war immer ein Sonderweg, den der Technikausschuss um Norbert Kreyer in der Nürburgring Langstrecken-Serie und beim 24h-Rennen gegangen ist. Im Gegensatz zu anderen internationalen BOP-Systemen wie etwa das der SRO bekamen Turbomotoren zusätzlich zum maximalen Ladedruck noch einen Restriktor verpasst.

Von diesem Weg, der noch aus dem Jahr 2008 stammt, als man noch nicht so viele Kontrollmöglichkeiten hatte, will man nun abrücken. Wenn der neue M4 GT3 nach dem 24h-Rennen sein Debüt in der NLS gibt, wird dieser nur noch eine Ladedruckbegrenzung haben und frei ansaugen. Bis nächstes Jahr sollen die anderen Turbomotoren ebenfalls angepasst werden.

Elementar: In Zukunft muss wie bei der SRO ein Umgebungsdruck als Referenz angegeben werden. Sonst wären die Turbomotoren im Vergleich zum Sauger bei niedrigeren Umgebungsdrücken im Vorteil. Bisher habe das aufgrund des entstehenden Unterdrucks hinter dem Restriktor keine so elementare Rolle im Vergleich zum Sauger gespielt.

Die Nordschleife ist insgesamt ein spezieller Fall: Die Höhenunterschiede zwischen Start/Ziel und Breidscheid mit über 300 Metern bewirken unterschiedliche Drücke – daher wird ein Mittelwert gebildet. Zudem variieren bei einem 24-Stunden-Rennen die Umgebungsdrücke je nach Tageszeit. ■

## SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

**SRO: PREISE IN PAUL RICARD**
Im Rahmen des dritten Saisonlaufs der GT World Challenge Europe auf dem Kurs in Paul Ricard nahm der GT-Promoter SRO auch die Preisverleihung für die abgelaufene Saison 2020 vor. Normalerweise findet die Price-Giving-Zeremonie bei einem separaten Event statt, was heuer wegen der Corona-Pandemie nicht möglich war. Geehrt wurden unter anderem die IGTC-Champions Nicky Catsburg und Augusto Farfus (Walkenhorst Motorsport), dazu holte Porsche zum zweiten Mal den Herstellertitel in der IGTC. Das Team WRT (Audi) holte den Gesamttitel in der Fanatec GT World Challenge Europe, Timur Boguslavskiy (AKKA-ASP Mercedes) bekam den Pokal für die Fahrerwertung. Im Sprint Cup ging der Titel an die Audi-WRT-Piloten Dries Vanthoor und Charles Weerts.

**MANTHEY OHNE RACING**
Seit 1996 ist Manthey Racing als Anbieter im Straßen- und Motorsport eine Top-Adresse. Jetzt hat sich die in Meuspath ansässige Firma, die mittlerweile zu 51 Prozent im Besitz der Marke Porsche ist, einen neuen Markenauftritt verpasst: Der Name ändert sich von Manthey Racing in Manthey, was aber natürlich keinesfalls bedeutet, dass die Motorsportsparte entfällt oder auch nur schrumpft. Der große Relaunch erfolgt mit einem neuen Logo, dem Mission Statement „Closer to Perfection" sowie der Neudefinition der Markenwerte.

**NEUER HURACÁN TROFEO**
Die offizielle Lamborghini-Rennabteilung Squadra Corse hat Ende Mai die neue Evo2-Version des Huracán Super Trofeo in Sant'Agata Bolognese präsentiert. Hauptfokus der Optimierung lag auf der Aerodynamik: Die stark veränderte Frontpartie erinnert dabei an das aktuelle Huracán-Modell STO. Dazu kommen noch mehr Carbon-Teile und eine optimierte Bremsanlage zum Einsatz.



**NUR EIN RSR VON PROJECT 1**
Das private Porsche-Team Project 1 wird beim nächsten Lauf zur Sportwagen-WM in Portimão nur mit einem statt wie üblich mit zwei Porsche 911 RSR an den Start gehen. Der Hintergrund: Nach einem Unfall von Anders Buchardt beim Prolog in Spa und einem zweiten Crash von Egidio Perfetti konnte Project 1 das Rennen gar nicht bestreiten. Für Portimão ist das Auto mit der Startnummer 56 (Perfetti, Matteo Cairoli und Riccardo Pera) wieder mit von der Partie.

**IMSA: ÖFFNUNG FÜR FANS**
Ab dem nächsten IMSA-Rennen auf der Belle Isle in Detroit sind die Fans wieder im Fahrerlager willkommen, das Gleiche gilt auch für die ebenfalls in Belle Isle startende IndyCar-Serie. Der Hintergrund: Der Bundesstaat Michigan hat alle Restriktionen für Zuschauer- und Sportveranstaltungen ab dem 1. Juni aufgehoben, weil die Corona-Fallzahlen seit Monaten im Sinkflug sind. Weitere Öffnungen bei den restlichen Rennen hängen an den Bestimmungen in den einzelnen Bundesstaaten.




**Ab nach vorne: Vorjahressieger Dani Sordo kommt wie in Portugal von hinten**

# Reif für die Insel?

ROESELER

Nur zehn Tage nach der Rallye Portugal müssen die WM-Teams in Italien ran. Die Krux: Die Schotterpisten auf Sardinien gelten als besonders hart. Das weiß nicht nur Sébastien Ogier, der erneut den Straßenkehrer geben muss.

Von: **Reiner Kuhn**

Von wegen Kontrastprogramm: Am kommenden Wochenende erhalten die WM-Teams in kürzester Zeit ihre zweite Dosis an sandigen, staubigen und spätestens im zweiten Durchgang extrem rauen Schotterpisten. Nachdem die Vorjahresausgabe in den Oktober verschoben wurde, kehrt der italienische WM-Lauf auf Sardinien in diesem Jahr zu seinem traditionellen Juni-Termin zurück.

Da alle Hersteller Portugal und Sardinien als Doppelpack verlinkt haben und daher mit den gleichen Chassis antreten müssen, schickte Hyundai den i20 WRC von Thierry Neuville nach dem Radaufhängungs-Desaster zum Intensivcheck nach Alzenau zurück, während die Einsatzfahrzeug von Ott Tänak und Dani Sordo noch vor Ort revidiert und zwei Tage später von Porto nach Olbia gebracht wurden. Fragt sich nur, ob das Hyundai-Trio seine guten Karten dieses Mal ausspielen kann. Vorjahressieger Sordo unterstrich mit Rang 2 in Portugal seine Qualitäten und profitiert erneut davon, dass er erst als Siebter in die Bahn muss, während das erfolgreiche Toyota-Duo Ogier und Evans die Straßenkehrer gibt.

Noch besser als Sordo ist die Ausgangslage für Teemu Suninen: Der M-Sport-Pilot, der im Vorjahr hier führte und 2019 Zweiter wurde, startet noch zwei weitere Plätze dahinter. 2021 will der Finne das erstarkte Fiesta WRC-Triebwerk nutzen, um die notwendige Eigenwerbung zu betreiben.

## Völlig neue Powerstage

Auf dem Programm stehen 1299,02 Gesamtkilometer mit 20 Wertungsprüfungen über insgesamt 303,10 WP-Kilometer. Die Charakteristik der selektiven und zumeist von Felsen und Büschen



ROESELER

**Will und muss liefern: Teemu Suninen**

gesäumten Strecken ist ebenso geblieben wie ein Großteil der Wertungsprüfungen. Neu ist der Sonntag: Je zweimal steht die zuletzt im Jahr 2009 gefahrene WP „Arzachena – Braniatogghiu“ an der nördlichsten Spitze der Mittelmeer-Insel auf dem Programm sowie die völlig neue WP „Aglientu – Santa Teresa“, die beim zweiten Durchgang als Powerstage den Abschluss bildet.

Die Spitze des aktuell noch 55 Teilnehmer zählenden Feldes bilden nach dem Aus von Oliver Solberg (siehe rechts) zehn World Rally Cars der drei Hersteller. In der zweiten Liga WRC2 kämpfen neun Teams mit ihren Turbo-Allradlern um Punkte und insgesamt 16 um Zähler in der für Privatiers reservierten WRC3. ■

## WM-NACHRICHTEN

### SOLBERG MUSS PASSEN

Nach WRC2-Pilot Ole Christian Veiby wurde in Portugal auch Oliver Solbergs Vater Petter positiv auf Covid-19 getestet. Der Ex-Weltmeister sowie enge Kontaktpersonen mussten sich für 14 Tage in Porto in Selbstisolation begeben. Ergo fällt für Junior Oliver dessen zweiter WRC-Einsatz in Wasser. Zudem fehlt auf Sardinien das Hyundai-WRC2-Einsatzteam RedGrey aus Estland, weshalb auch Lokalmatador Andrea Crungola passen muss. Anders Hyundai-Junior Jari Huttunen: Sein i20 Rally2 wird von seinem Team aus der polnischen Meisterschaft eingesetzt.

### GREENSMITH MIT LOUDON

Bei den WM-Läufen in Monte Carlo und Lappland saß noch Elliott Edmondson neben M-Sport-Pilot Gus Greensmith. In Kroatien und Portugal nahm dann Chris Patterson im Ford Fiesta WRC Platz. Da der Routinier aus „persönlichen Gründen“ aussetzt, übernimmt auf Sardinien Stuart Loudon, der schon bei der Rallye Deutschland 2018 kurzfristig bei Greensmith einstieg.

### MIKKELSEN WIEDER DABEI

Drei Tage, nachdem seine Quarantäne endete und Andreas Mikkelsen (Skoda) zum zweiten Male negativ getestet wurde, konnte der WRC2-Tabellenführer nach Sardinien reisen. Titelverteidiger Mads Östberg (Citroën) dürfte der härteste seiner acht WRC3-Wettbewerber sein. Auch, weil Nikolay Gryazin (VW) zwar am Start steht, aber nicht um WRC2-Punkte fährt.

### JUBILÄUM FÜR KREMER

Ex-Europameister Armin Kremer liebt den groben Schotterritt auf der Mittelmeerinsel, also rückt der 52-Jährige wie im Vorjahr gemeinsam mit seiner Tochter Ella in einem VW Polo aus. Für den dreimaligen Deutschen Meister ist es der 40. WM-Start, sein sechster auf Sardinien und zugleich sein WRC3-Debüt. ■ RK




Gelungener Proberitt: DRM-Mitfavorit Dinkel gewinnt den Mitropa-Auftakt in Slowenien

MODLIC

Deutsche Rallye-Meisterschaft

# Gut Ding will Eile haben

Selten war der Favoritenkreis in der DRM größer. Doch während seine Konkurrenz erst in der kommenden Woche für den Auftakt in Stemwede testet, absolvierte Dominik Dinkel einen Proberitt und siegte.

Von: **Reiner Kuhn**

Zwei Jahre lang hat Dominik Dinkel vergeblich versucht, auf der internationalen Bühne Fuß zu fassen. Erst sollte ihn ein gemischtes Programm in einem Hyundai i20 an größere Aufgaben heranführen, dann konzentrierte sich der 28-Jährige im Vorjahr auf die U28-Junioren-EM mit einem Skoda Fabia. Auch dort mit durchwachsenem Erfolg. Nun kehrt der deutsche Vizemeister von 2018 in die nationale Topliga zurück und peilt mit neuem Auto den Titel an.

Nach einem kurzen Test in Österreich rückte Dinkel mit Co Pirmin Winklhofer und dem noch ungewohnten Ford Fiesta Rally2 zum gut besetzten Auftakt des Mitropa-Cup in Slowenien an. Auf den knapp 80 Kilometern Asphalt balgte sich der Bayer von Beginn an mit Lokalmatador Rok Turk (Hyundai) um die Führung. Auf der 15 Kilometer langen WP 4 schenkte er dem Slowenen satte 19,4 Sekunden ein und baute auf den beiden verbleibenden Prüfungen den Vorsprung weiter aus. Dinkel siegte mit über einer Minute Vorsprung. „Ein super Tag“, freute er sich. „Durch das wechselhafte Wetter konnten wir verschiedene Reifen und unterschiedliche Setups probieren. Ich werde aber noch ein paar Kilometer brauchen, bis ich mit dem Auto ans absolute Limit gehen kann.“ Beim Auftakt zum Kampf um den DRM-Titel dürfte dies aber spätestens in zehn Tagen nötig sein.

Eineinhalb Jahre nach der 3-Städte Rallye im Oktober 2019 nimmt die DRM am 11. und 12. Juni endlich wieder Fahrt auf. Knapp 90 Teams, darunter 13 Rally2-Turbo-Allradler, haben für den Saisonauftakt mit zwölf Prüfungen über insgesamt 129 WP-Kilometer genannt. Dinkel muss sich vor allem vor den ebenfalls international erfahrenen Mitfavoriten Marijan Griebel (Citroën), Christian Riedemann und Julius Tannert (beide Skoda) in Acht nehmen. ■

Extreme E

## Erneut wüste Ritte

Das Rosberg-Duo Johan Kristoffersson und Molly Taylor war auch beim zweiten Lauf der Offroad-Serie Extreme E nicht zu schlagen.

Reichlich Dramen auch beim zweiten von fünf Läufen der vollelektrischen Offroad-Serie Extreme E am Lac Rose nahe der senegalesischen Hauptstadt Dakar.

Erneut haderten einige Teams und ihre Topstars mit der Technik der „Odyssey 21“ genannten Elektro-Offroader. Mattias Ekström, Schnellster im ersten Halbfinale, war vorzeitig raus, nachdem seine Cupra-Abt-Teamkollegin Jutta Kleinschmidt wertvolle Sekunden nach dem Fahrerwechsel verlor.

Im Finale strandeten in der ersten Kurve zwei der vier Autos. Danach war der Weg für die Auftaktsieger vom Team Rosberg so gut wie frei, und mit fast 15 Sekunden Vorsprung verwiesen Johan Kristoffersson und Molly Taylor nach kurzem Ritt Stéphane Sarrazin und Jamie Chadwick auf Rang 2. Ihre Tabellenführung haben sie damit ebenfalls ausgebaut. ■ RK

Rallye Dakar

## Audi-Trio offiziell

MSa-Leser wissen es schon länger: Audi tritt bei der Rallye Dakar mit dem Toptrio Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz und Mattias Ekström an.

Ende des vergangenen Jahres verkündete Audi die Teilnahme bei der vom 2. bis 14. Januar 2022 erneut durch Saudi-Arabien tobenden Rallye Dakar. Der Einsatz erfolgt in Zusammenarbeit mit der von Sven Quandt neu gegründeten Q Motorsport GmbH. Ebenfalls schon bekannt ist das alternative Antriebskonzept, bei dem die Batterie von einem TFSI-Verbrennungsmotor geladen wird.

Jetzt offiziell: In den innovativen Gelände-Rennern nehmen die Fahrerpaarungen Mattias Ekström/Emil Bergkvist, Stéphane Peterhansel/Edouard Boulanger und Carlos Sainz/Lucas Cruz Platz. „Man darf ohne Übertreibung von einem ‚Dream-Team‘ sprechen“, sagt Julius Seebach, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH und verantwortlich für den Motorsport. ■ RK




EXTREME E

Zweiter Start, zweiter Sieg: Rosberg-Duo Kristoffersson und Taylor



AUDI

Antrittsbesuch: Audis künftige Dakar-Riege im Werksmuseum




Grüne Welle: Der Corsa-e Rally bedeutet für Fahrer, Veranstalter und Fans Neuland

LIEBSCHNER

# Kleiner Rallye-Stromer

Ist weniger mehr? 100 Kilowatt Leistung bei eineinhalb Tonnen Leergewicht sprechen kaum für die Zukunft im Rallyesport. Wir schlüpften dennoch in den Overall und surfen vollelektrisch durch Wald und Wiese – mit ganz neuen Erkenntnissen.

Von: **Reiner Kuhn**

Das nennt man Frühstart. Bevor Opel-Werksfahrer Marijan Griebel bei der Rallye Le Touquet in Frankreich mit dem Opel Corsa-e Rally erstmals als Vorauswagen ausrückte, teilte sich der Pfälzer das Cockpit mit dem Autor dieser Zeilen. Dumm nur für den Deutschen Rallyemeister 2018, dass nicht er, sondern der MSa-Redakteur hinterm Steuer saß, um sprichwörtlich die Zukunft zu erfahren.

Beim innovativen Kleinwagen haben die Ingenieure auf aktuelle Rallyetechnik aus dem gut gefüllten Stellantis-Kundensportregal von Peugeot, Citroën und Opel zurückgegriffen. So stammen nicht nur die Sicherheitszelle oder Sitze von den größeren Rally4-Brüdern. Entsprechend schnell findet man sich im etwas beengten Cockpit zurecht. Das Fehlen eines Schaltstocks erinnert den Gastfahrer daran, dass der Corsa-e wenig mit bisher getesteten Rallyeboliden gemein hat. Im Motorraum versteckt sich unter einer raumgreifenden Plastikabdeckung statt eines kleinen Drei- oder Vierzylinders ein Inverter sowie darunter der dazugehörige Elektromotor. Beides wurde ebenso vom Serienmodell übernommen wie die in den Unterboden integrierte 50 Kilowatt-Lithium-Ionen-Batterie. Der aus 216 Zellen bestehende Akku liefert Energie für rund 60 Wertungskilometer im Renntempo. Das sollte reichen, um sich einen Eindruck vom neuartigen Cup-Mobil zu verschaffen.

## Handling top, Bremsen flop

Hauptstromschalter umlegen, Startknopf drücken, Gaspedal durchtreten und ab auf die Piste. Herrlich. Keine Kupplung, nichts. Einfach losstromern. In 7,5 Sekunden spurtet die mit Besatzung knapp 1700 Kilo schwere Wuchtbrumme auf Tempo 100 und munter weiter bis zum Topspeed von 150 km/h. Die nackten Zahlen mögen Puristen enttäuschen, passen aber zu einem an Ein- und Aufsteiger adressiertes Cupfahrzeug. Ein seriennaher Suzuki Swift oder ein Citroën DS3 R1 bewegten sich abgesehen von der Geräuschkulisse in ähnlichen Gefilden. Anders bei der Umkehrbeschleunigung: Im kalten Zustand sind die Bremsen zäh. Zudem sollte vor der flotten Zeitenjagd die Beinmuskulatur trainiert werden, zumal das Warmfahren der Reifen und Bremsen trotz ausgeklügeltem Rekuperationssystem, das bei jedem Bremsvorgang kinetische Energie in elektrischen Strom umwandelt und speichert, unterm Strich wertvolle Energie kostet.

> **!** Der Corsa-e Rally bietet drei Fahrmodi: „Eco“ für Verbindungsetappen, „Regen“ mit reduziertem Drehmoment für schlüpfrige Pisten sowie „Rally“ mit voller Leistung.

Auch sonst erfordert die schnelle Hatz im kleinen Elektroboliden eine Umstellung des Fahrstils. „Versuch’s besser mal ohne“, ermahnt mich Copilot Griebel, nachdem der Schreiberling mit einem kurzen Zug am Hebel der hydraulischen Handbremse zwar einen imposanten Drift einleitete, die von einem Torsen-Differenzial unterstützten Vorderräder beim Rausbeschleunigen aus der Kurve jedoch kaum Vortrieb generierten und so wertvolle Sekunden-Bruchteile zerronnen. Anders als eine im Rennsport bevorzugte, weil aggressivere Lamellensperre, harmoniert die dank geringerem Reibwert weniger Energie verbrauchende Torsen-Einheit deutlich besser mit dem Elektrorenner.

## Zurücknehmen ist Pflicht

Keine Frage, um mit dem kleinen Stromer richtig schnell zu sein, muss man sich zurücknehmen – nicht ein bisschen, sondern richtig. Das Fahrverhalten erinnert an einen Indoor-Kart.

Das Gefährt liegt satt auf der Straße und glänzt mit toller Balance und einem nahezu narrensicheren Handling. Doch wie beim Karting in der Halle kostet jedes Spektakel, ob Quersteher oder erlebnisorientierter Rutscher wertvolle Zeit. So gesehen ist der innovative und netto 49 900 Euro teure Opel samt Cup eine gute Schule. Schon Walter Röhrl profitierte beim seinem zweiten WM-Titel 1982 im ehrwürdigen Opel Ascona 400 von seiner besonders sauberen Linie. Für einen Nachwuchscup auch gut: Die Stoßdämpfer sind nicht einstellbar, ergo bleibt den Teams nur Spur, Sturz, Luftdruck, Bremsverteilung und Fahrtalent, um einen Unterschied zu machen. ■

LIEBSCHNER

Handlungskammer: Die Sicherheitszelle stammt vom Opel Corsa Rally4




LIEBSCHNER

Versteckspiel: Die Abdeckung des E-Motors erinnert an einen Ventildeckel



LIEBSCHNER

„Tanke schön“: Werksfahrer Griebel (rechts) und der Autor beim Laden




LIEBSCHNER

Strom aufwärts: Dank tiefem Schwerpunkt ist das Handling sehr gutmütig

# „Opel hat eine Pionierrolle eingenommen“

Opel-Motorsportdirektor Jörg Schrott über die Entwicklung des Opel Corsa-e Rally und den ersten Rallyecup für Elektroautos.

Von: **Reiner Kuhn**



OPEL

**Mit dem Opel Corsa-e Rally betreten Sie Neuland. Wie kam es dazu?**
Zum einen war der Opel Adam Cup sehr erfolgreich. Mit einem seriennahen Auto haben wir 94 Teilnehmer aus 18 Nationen nach Deutschland geholt. Und einige davon sind mit unserem Adam R2 über die Junior-EM in den internationalen Rallyesport aufgestiegen. Dieses erfolgreiche Konzept mit einer Einsteigerserie wollten wir weiterführen. Dafür hatten wir auch die Zusage, sobald Opel wieder schwarze Zahlen schreibt.

**Was mittlerweile der Fall ist.**
Genauer: Opel ist nachhaltig profitabel. Als wir vor gut zwei Jahren das Corsa-e-Rally-Projekt präsentiert haben, war klar: Opel wird elektrisch. Da war es naheliegend, die beiden Themen, sprich ein elektrisches Kundensportmodell auf der Serienplattform des Corsa-e mit einer Einsteigerserie zu verbinden.

**Was waren die größten Herausforderungen?**
Ohne zu übertreiben, ich denke wir haben hier eine Pionierrolle eingenommen, in dem wir ein vollelektrisches Serienauto auf die ganz speziellen Anforderungen im Motorsport angepasst haben. Das reicht vom zusätzlichen Schutz der Batterie und des Unterbodens über das Management der Hochvolt-Technik. Es braucht im Rennsport eine ganz andere Software und Sensorik, ob für Erschütterungen, verschiedene Fahrmodi oder, oder. Und dann natürlich die Sicherheit: angefangen beim speziellen Löschschaum im Auto, einem Lampensystem, das auf allen Seiten über den Zustand des Autos informiert, bis hin zur Zusammenarbeit mit dem ADAC und DMSB. Wir haben Richtlinien zum elektrischen Rallyesport entwickelt und Schulungsvideos für Teams, Veranstalter und Streckenposten produziert. Und dann gibt es noch einen sehr komplexes Thema …

> „Ein Toptalent aus dem Corsa-e Cup wird künftig im Opel Corsa Rally4 sitzen.“

**Meinen Sie Ihre neukonzipierte Ladeinfrastruktur?**
Genau. Über eineinhalb Jahre haben wir unterschiedliche Systeme mit verschiedenen Partnern ausprobiert und freuen uns, jetzt mit einer Ladeinfrastruktur zu arbeiten die ihresgleichen sucht.

**Was ist das Besondere an Ihrem Ladesystem?**
Bei der mobilen Lösung der Firma eLoaded aus Neusäß bei Augsburg wird die Energie vom öffentlichen Stromnetz eingespeist, wobei vom jeweiligen Netzbetreiber regenerativ erzeugter Ökostrom bevorzugt wird. Der Mittelstrom bis zu 20 000 Volt fließt in einen eigens für den Rallye-Einsatz adaptierten Transformator. Dieser gibt bis zu zwei Megawatt Gleichstrom mit 1000 Volt an die 18 Ladepunkte am Service. Dort wird jeder Corsa-e Rally innerhalb von 30 Minuten mit maximal 100 Kilowatt auf 85 Prozent aufgeladen.

**Was erwarten Sie von der ersten Cup-Saison?**
Allem voran spannenden Motorsport, aber auch Werbung für die Elektromobilität. Wichtig ist aber auch, dass wir an der Förderung der besten Cup-Piloten festhalten. So wird ein Toptalent kommende Saison als Opel-Fahrer im neuen Corsa Rally4 ein internationales Programm bestreiten. ■

# Cyan oder nicht Cyan?




WTCR

Blau vorneweg: Zeigt sich 2021 das gleiche Bild wie 2020?

Am kommenden Samstag startet die WTCR auf der Nürburgring-Nordschleife gleich mit einem Highlight in die Saison. Wer kann den Titelverteidiger von Lynk & Co, Yann Ehrlacher von Cyan Racing, schlagen?

Von: **Michael Bräutigam**

Never change a running system – diese Binsenweisheit machen sich die beiden Topteams des vergangenen Jahres zum Motto für die bevorstehende Saison. Sowohl bei Cyan Racing als auch beim Team ALL-INKL. COM Münnich Motorsport geht man in unveränderter Konstellation ins neue Rennjahr.

Cyan Racing als Werksteam von Lynk & Co steht also weiterhin mit Titelverteidiger Yann Ehrlacher, Vizemeister Yvan Muller sowie den WTCR-Laufsiegern Santiago Urrutia und Thed Björk am Start. Letztgenannte gehen als Subteam „Cyan Performance" an den Start, denn wie bisher gilt: Ein Team darf maximal aus je zwei Piloten bestehen.

Ehrlacher hielt sich im Winter vor allem auf dem Rad fit, rund 250 km pro Woche sorgen für eine gute Grundfitness bei der Mission Titelverteidigung. „Wenn man den Titel einmal gewinnt, weiß man, dass man es kann. Also möchte man es wieder schaffen", gibt der Neffe von Yvan Muller als Ziel aus. Er startet jedoch nicht mit der Nummer 1, sondern mit der bekannten 68.

## Neue Fahrzeugmodelle

Auch die ersten Verfolger aus dem Münnich-Team gehen mit Esteban Guerrieri, Néstor Girolami, Tiago Monteiro und Attila Tassi genau in der gleichen Teamzusammensetzung ins Jahr wie 2020. Die vier Honda-Piloten sind sogar bereits seit 2019 dieselben, Monteiro und Tassi fuhren da aber noch für KCMG.

Guerrieri steht im Verdacht, wieder die Speerspitze des Münnich-Quartetts zu sein. Im letzten Jahr verhagelten technische Probleme beim Auftakt sowie fehlender Honda-Speed bei den letzten beiden Events ernsthafte Titelchancen, trotzdem holte er gemeinsam mit Girolami den Vizetitel bei den Teams. „Letztes Jahr wurden wir geschlagen. Wir haben aber genau geschaut, wo unsere Schwächen lagen, und haben daran gearbeitet", sagt Guerrieri angriffslustig. Er weiß aber auch: „Die Konkurrenz wird wieder extrem stark sein!"

**!**

**21 Fahrer und eine Fahrerin verteilt auf fünf Marken. Dazu acht Events in Europa und Asien – die WTCR 2021 verspricht, ein Tourenwagen-Spektakel zu werden.**

Vor allem hat man dabei die zwei neuen Modelle auf der Rechnung, sowohl der Audi RS3 LMS der zweiten Generation als auch der Hyundai Elantra N werden deutlich stärker eingeschätzt als die jeweiligen Vorgänger, was speziell bei Hyundai alle Alarmglocken schrillen lässt. Der i30 holte 2018 und 2019 mit Gabriele Tarquini und Norbert Michelisz jeweils die Fahrerkrone. Nur 2020 fuhr man hinterher, weil die neue Einheits-Motorsteuerung von Marelli das Fahrverhalten durch eine sehr digitale Gasannahme völlig verhunzte.

## BOP-Diskussionen

Das soll beim Elantra deutlich besser sein. Zwar ist der Rumpfmotor der gleiche, jedoch wurde an der Peripherie so ziemlich alles verändert. Dazu ist der Elantra als Stufenheck-Modell aerodynamisch besser als der Steilheck-i30. Einziger Nachteil: Durch den längeren Radstand ist er auf engen Strecken nicht so agil wie sein Vorgänger.

Dennoch: Beim Potenzial, das im Auto steckt, sorgt die BOP-Einstufung bereits jetzt für Fragezeichen bei der Konkurrenz. „Wir sind überrascht von der Einstufung", sagt Cyan-Racing-Boss Fredrik Wahlén. Grund: Die Einstufung ist sogar besser als die des i30, obwohl selbst die Hyundai-Fahrer berichten, wie viel besser das neue Auto ist. Gegenüber dem i30 ist der Elantra 40 kg leichter, 10 mm tiefer und hat 2,5 Prozent mehr Leistung.

Deutlich schlechter eingestuft ist der Audi, der zu seinem Ein-

stand gleich mit 40 kg Zusatzgewicht beladen wird und entsprechend schwerer ist als der Hyundai. Die Fahrhöhe ist jedoch ebenfalls bei 80 mm, genauso die Motorleistung bei 100 Prozent.

Neu ist im Hyundai-Lager, dass man mit gleich drei Teams antritt. Neben den Werksteams BRC und Engstler Motorsport tritt auch das private Team Target Competition mit den Geschwistern Jessica und Andreas Bäckman erstmals in der WTCR an. Jessica ist gleichzeitig die erste Dame im Tourenwagen-Weltcup. Mit Münnich, Engstler und Target sind somit auch erstmals drei deutschsprachige Teams dabei.

Während der Elantra in IMSA, NLS oder TCR Europe bereits Rennkilometer gesammelt hat, erlebt der Audi auf der Nordschleife sein Debüt. Trotzdem darf man davon ausgehen, dass sowohl der technische Projektleiter von Audi, Detlef Schmidt, und Comtoyou Racing gut aussortiert in die Saison gehen. Zumal Audi Sport nach einem Jahr Pause wieder eine gewisse Werksunterstützung leistet.

Die grundlegende Technologie unter dem Audi-Kleid hat außerdem bereits ein Jahr „Erfahrung“, denn wie beim ersten RS 3 LMS diente Cupra als Technikspender. Der neue Leon Competición fuhr bereits letztes Jahr in der WTCR und holte in den Händen von Mikel Azcona einen Laufsieg. Großer Unterschied zu 2020: Heuer tritt auch die Cupra-Armada deutlich gestärkt an.

Fuhr man in der letzten Saison noch mit Azcona als einziger Speerspitze sowie Rookie Bence Boldizs und Gentlemen-Fahrer Gabor Kismarty-Lechner, hat man sich dieses Jahr ein echtes Star-Line-up gegönnt. Azcona bekommt mit Rob Huff den amtierenden STCC-Meister sowie Tourenwagen-Weltmeister von 2012 zur Seite gestellt. „Der Titelgewinn ist das Ziel. Ich würde nicht antreten, wenn wir keine Chance hätten“, warnt Huff die versammelte Konkurrenz. Im zweiten Zengo-Subteam treten Urgestein Jordi Gené und Boldizs an.

## Biosprit aus Deutschland

Der Kalender sieht eine Rückkehr nach Asien vor, nachdem man im Corona-Jahr 2020 ausschließlich in Europa fuhr. Den Auftakt macht wie erwähnt am kommenden Wochenende die Nürburgring-Nordschleife, wo im Vorjahr Guerrieri und Ehrlacher die Siege einfuhren. Danach stehen noch Estoril, Aragón, Adria, Hungaroring, Inje, Ningbo und das Finale in Macau im Plan.

Die Neuerungen im Reglement stellen sich recht überschaubar dar. Einschneidendste Änderung ist der Wechsel auf ein dauerhaftes Format von zwei Rennen pro Wochenende.

Eine Pole-Position ist jetzt zehn statt fünf Punkte wert. Und das Reversed-Grid-Rennen ist nun der zweite statt der erste Lauf. Neu ist auch der Rennsprit – ein nachhaltiger Bio-Kraftstoff der deutschen Firma P1 Racing Fuels. ■

## STARTERLISTE WTCR 2021

| Nr. | Fahrer | Team | Marke |
|---|---|---|---|
| 3 | Gabriele Tarquini (I) | BRC LUKOIL Squadra Corse | Hyundai |
| 5 | Norbert Michelisz (H) | BRC LUKOIL Squadra Corse | Hyundai |
| 8 | Luca Engstler (D) | Engstler Liqui Moly Racing Team | Hyundai |
| 9 | Attila Tassi (H) | ALL-INKL.DE Münnich Motorsport | Honda |
| 11 | Thed Björk (S) | Cyan Performance | Lynk & Co |
| 12 | Santiago Urrutia (ROU) | Cyan Performance | Lynk & Co |
| 16 | Gilles Magnus (B) | Comtoyou Team Audi Sport | Audi |
| 17 | Nathanaël Berthon (F) | Comtoyou DHL Team Audi Sport | Audi |
| 18 | Tiago Monteiro (P) | ALL-INKL.DE Münnich Motorsport | Honda |
| 19 | Andreas Bäckman (S) | Target Competition | Hyundai |
| 22 | Frédéric Vervisch (B) | Comtoyou Team Audi Sport | Audi |
| 26 | Jessica Bäckman (S) | Target Competition | Hyundai |
| 28 | Jordi Gené (E) | Zengo Motorsport Drivers' Academy | Cupra |
| 29 | Néstor Girolami (RA) | ALL-INKL.COM Münnich Motorsport | Honda |
| 32 | Tom Coronel (NL) | Comtoyou DHL Team Audi Sport | Audi |
| 55 | Bence Boldizs (H) | Zengo Motorsport Drivers' Academy | Cupra |
| 68 | Yann Ehrlacher (F) | Cyan Racing | Lynk & Co |
| 69 | Jean-Karl Vernay (F) | Engstler Liqui Moly Racing Team | Hyundai |
| 79 | Rob Huff (GB) | Zengo Motorsport | Cupra |
| 86 | Esteban Guerrieri (RA) | ALL-INKL.COM Münnich Motorsport | Honda |
| 96 | Mikel Azcona (E) | Zengo Motorsport | Cupra |
| 100 | Yvan Muller (F) | Cyan Racing | Lynk & Co |



WTCR

Die ersten Verfolger: Das Münnich-Team jagt den längst überfälligen Titel



WTCR

Neues Modell Nr. 1: Der Audi RS 3 LMS geht anfangs noch getarnt ins Rennen


WTCR

Neues Modell Nr. 2: Der Hyundai Elantra, hier die beiden Target-Fahrzeuge



WTCR

Dark Horse im Titelrennen? Cupra startet mit Erfahrung und Top-Fahrern

TCR EUROPE

P3 und Sieg: Jimmy Clairet schob sich bis auf den dritten Platz der Gesamtwertung

# Franzosen-Show

Teddy und Jimmy Clairet (beide Peugeot) sorgten mit zwei Laufsiegen für französische Momente bei ihrem Heimspiel. Mikel Azcona (Cupra) setzt sich in der Tabelle deutlich ab.

Von: **Michael Bräutigam**

Am Slovakiaring fuhr man noch unter „ferner liefen", beim Heimrennen in Le Castellet blühte die in Paris ansässige Clairet-Mannschaft aber richtiggehend auf. Vor allem Teddy als der jüngere der beiden Brüder schien dem Wochenende seinen Stempel aufzudrücken. Der 27-Jährige schnappte sich die Pole-Position für den ersten Lauf, während der 30-jährige Jimmy in der entscheidenden Runde einen Fehler machte und nur den siebten Platz einheimsen konnte.

Beim Start zum ersten Lauf wurde der Pole-Mann von einer vierköpfigen Armada Hyundai Elantras von Sébastien Loeb Racing bedrängt, die im Qualifying die Plätze zwei bis fünf belegt hatten. Die wurden sich aber über die Vorfahrt nicht einig, was Sami Taoufik nach einem Treffer aufs Vorderrad zum ersten Ausfall des Rennens werden ließ. Nur Felice Jelmini kam aus der SLR-Abteilung sauber durch und reihte sich auf dem zweiten Platz ein.

Mehdi Bennani übertrieb es bei dem Versuch, Boden gutzumachen, dazu fuhr man etwas zu viel Sturz, was zu einem Reifenschaden und einem Nuller für den Tabellenzweiten führte. Und bei Niels Langeveld löste sich ein Teil, das erst am Reifen schliff, sich dann aerodynamisch ungünstig in den Wind stellte, aber letztlich reichte es doch zu P4.

## Sieg der Familienbande

Den letzten Platz auf dem Podium sicherte sich Jimmy Clairet, der sich neben dem Podium auch fast genauso über den ersten Sieg des Bruder freute wie dieser selbst. „Ich bin so stolz auf unseren Vater und was er für uns getan hat", dachte Jimmy auch an das Team- sowie Familienoberhaupt Jean-Marie Clairet. „Von außen sah es einfach aus, aber ich habe die ganzen zehn Runden lang gepusht", gab Teddy zu Protokoll.

Im zweiten Rennen wurde der Samstags-Triumphator eher zum tragischen Helden, als er nach nur einer Runde mit technischen Problemen die Box ansteuern musste. Bruder Jimmy machte dagegen alles richtig, schob sich nach Super-Start vom vierten Platz bereits in Kurve 2 an die Spitze und hatte danach zehn Runden lang Mikel Azcona formatfüllend im Rückspiegel.

„Er hat das ganze Rennen Druck gemacht, aber ich habe keinen Fehler gemacht und jeden Scheitelpunkt getroffen", berichtete der zweite Sieg-Debütant des Wochenendes, der sich damit auf den dritten Tabellenrang schiebt. Taoufik rehabilitierte sich mit P3 vom Pech des Vortages.

Für Azcona, dessen Cupra schwer beladen war, lief das Wochenende perfekt: Neben Bennanis Nuller fehlte Dániel Nagy aufgrund von Budget-Problemen. Azcona hat nach nur zwei Events schon 51 Punkte Vorsprung angehäuft und liegt damit scheinbar sicher auf Titelkurs. Doch die Momentaufnahme trügt: Wegen Überschneidungen mit der Pure ETCR und WTCR wird er die Events in Zandvoort und Spa verpassen, ergo vier Nuller schreiben – es sind aber nur zwei Streichergebnisse vorgesehen. Bei aller Dominanz des Spaniers bleibt das Titelrennen also weiter offen. ■



Azconas Vorsprung in der Tabelle ist trügerisch: Wegen Überschneidungen verpasst er Zandvoort sowie Spa und schreibt vier Nuller – kann aber nur zwei davon streichen.

## LE CASTELLET, 1. RENNEN

| | Fahrer/Marke | Rd./Rückstand |
|---|---|---|
| 1. | T. Clairet/Peugeot | 10 Runden |
| 2. | Jelmini/Hyundai | + 4,012 s |
| 3. | J. Clairet/Peugeot | + 5,531 s |
| 4. | Langeveld/Hyundai | + 15,092 s |
| 5. | Young/Honda | + 19,411 s |
| 6. | Azcona/Cupra | + 19,596 s |
| 7. | F. Girolami/Honda | + 20,386 s |
| 8. | Davidovski/Honda | + 21,301 s |
| 9. | Coronel/Audi | + 25,223 s |
| 10. | Leonov/Cupra | + 28,510 s |

## LE CASTELLET, 2. RENNEN

| | Fahrer/Marke | Rd./Rückstand |
|---|---|---|
| 1. | J. Clairet/Peugeot | 10 Runden |
| 2. | Azcona/Cupra | + 1,142 s |
| 3. | Taoufik/Hyundai | + 9,359 s |
| 4. | Davidovski/Honda | + 10,044 s |
| 5. | F. Girolami/Honda | + 11,250 s |
| 6. | Bennani/Hyundai | + 11,683 s |
| 7. | Jelmini/Hyundai | + 13,933 s |
| 8. | Coronel/Audi | + 22,818 s |
| 9. | Homola/Hyundai | + 23,208 s |
| 10. | Callejas/Honda | + 24,432 s |

## STAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Mikel Azcona (E) | 143 |
| 2. | Mehdi Bennani (MA) | 92 |
| 3. | Jimmy Clairet (F) | 87 |
| 4. | Franco Girolami (RA) | 86 |
| 5. | Felice Jelmini (I) | 83 |
| 6. | Tom Coronel (NL) | 83 |
| 7. | Nicolas Baert (B) | 64 |
| 8. | Dániel Nagy (H) | 60 |
| 9. | Niels Langeveld (NL) | 60 |
| 10. | Teddy Clairet (F) | 53 |

**TCR Spanien**

# Drei Halder-Triumphe

Mike und Michelle Halder teilten sich die Siege beim Auftakt der TCR Spanien in Navarra untereinander auf – zweimal gewann Mike, einmal seine Schwester.

Von: **Michael Bräutigam**



TCR

**Perfekter Auftakt: Mike und Michelle Halder teilten sich die Navarra-Siege**

Beinahe aus der Not geboren, wurde der Schritt von Halder Motorsport nach Spanien mit drei Siegen in den drei Auftakt-Rennen in Navarra sofort belohnt. Die im Feld der spanischen Tourenwagenmeisterschaft ausgetragene TCR Spanien wartete dabei mit einer kleinen, aber feinen Klasse von fünf Autos auf. Die zwei Halder-Honda trafen auf zwei Peugeot 308 und einen Cupra Leon.

Im Qualifying musste Mike Halder sich noch Peugeot-Pilot Alejandro Cutillas geschlagen geben. Den überhaupt ersten Sieg der neu geschaffenen TCR Spanien holte sich aber dann doch der Schwabe rund eine Sekunde vor dem Spanier, damit gleichzeitig den Gesamtsieg.

Im zweiten Durchgang münzte Michelle Halder ihre Reversed-Pole in einen Sieg um. Bruder Mike schob sich schnell auf P2 vor und hielt ihr den Rücken frei, sodass es sogar einen Halder-Doppelsieg zu bejubeln gab.

Auch im dritten Durchgang war wieder Jubelstimmung beim Familienteam angesagt: Mike sicherte sich den zweiten Sieg des Wochenendes, dahinter machte Michelle den Doppelsieg perfekt. „Was für ein Wochenende", freute sich Mike Halder als erster Tabellenführer. „Ich freue mich schon sehr auf die nächsten Rennen." Der nächste Event steht am ersten Juli-Wochenende in Jarama an. Dort reiste Halder auch 2020 als Tabellenführer zum TCR-Europe-Finale an. ■

## NACHRICHTEN

**SUPERCARS: WINTON WIRD VERSCHOBEN**

Eigentlich hätte auf dieser Seite der Kurzbericht zu den Supercars-Rennen in Winton stehen sollen. Aufgrund der Corona-Situation im Bundesstaat Victoria musste die Veranstaltung jedoch verschoben werden. Nun wird vermutlich am 31. Juli/1. August gefahren. Der Event in Hidden Valley (19./20. Juni) soll aber wie geplant stattfinden.

**ETCR: DRITTER ALFA FÜR RODRIGO BAPTISTA**

Romeo Ferraris wird noch eine dritte Alfa Romeo Giulia in der Pure ETCR einsetzen. Neben Stefano Coletti und Luca Filippi ist nun der Brasilianer Rodrigo Baptista als weiterer Fahrer benannt worden. Dieser hat in seiner Karriere bereits einen Titel im Porsche GT3 Cup Brasilien sowie einen zweiten Klassenrang bei den 24h von Le Mans vorzuweisen.

**NASCAR**

# Hendrick-Siegesserie hält an

Der Triumphzug von Hendrick Motorsports hält an. Beim längsten Rennen des Jahres dominierte Kyle Larson (Chevrolet) und holte seinen zweiten Saisonsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Alex Bowman in Dover, Chase Elliott in Austin und nun Kyle Larson in Charlotte. Larson war schon in Dover der dominierende Mann, musste sich jedoch letztlich der besseren Boxencrew von Bowman geschlagen geben. Beim Coca-Cola 600 in Charlotte aber dominierte er von Anfang bis Ende: Meiste Führungsrunden, alle drei (!) Stages gewonnen und ein Sieg mit über zehn Sekunden Vorsprung. „Es läuft besser, als ich es mir hätte vorstellen können", freute sich Larson, der nun bereits 1105 Führungsrunden in der laufenden Saison zu Buche stehen hat. Ganz nebenbei ist Owner-Sieg Nummer 269 nun ein einsamer neuer Rekord für HMS-Boss Rick Hendrick.

### Hendrick geschlossen stark

Mit dem sechsten Saisonsieg ist die Hendrick-Truppe wieder zu einer alten und kaum noch gekannten Stärke zurückgekehrt. Nach dem Vierfachsieg in Dover brachte man in Charlotte erneut alle vier Autos in die Top 5, dazu stehen bereits sechs Siege zu Buche. Tabellenführer Denny Hamlin (Toyota) wird von drei Hendrick-Mannen verfolgt. Einzig Bowman hat noch etwas stärkere Ausschläge in der Formkurve, hat als Tabellen-Zwölfter mit zwei Siegen sein Playoff-Ticket aber ebenfalls längst sicher.

Die Konkurrenz kann nur staunen. Hamlin lebt von seinem zunehmend schrumpfenden Punktepolster, sein Gibbs-Teamkollege Kyle Busch sprengte immerhin das Hendrick-Quartett und holte P3. Völlig blass sieht Kevin Harvick aus, der 2020 noch weitgehend dominiert hatte und aktuell Gesamt-Neunter ist. ■



MOTORSPORT IMAGES

**Weitere Machtdemonstration: Larson (#5) und die Hendrick-Kollegen**

## NASCAR CUP SERIES

**Charlotte/North Carolina (USA)**
15. von 36 Meisterschaftsläufen

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Kyle Larson (USA) | Chevrolet |
| 2. | Chase Elliott (USA) | Chevrolet |
| 3. | Kyle Busch (USA) | Toyota |
| 4. | William Byron (USA) | Chevrolet |
| 5. | Alex Bowman (USA) | Chevrolet |
| 6. | Austin Dillon (USA) | Chevrolet |
| 7. | Denny Hamlin (USA) | Toyota |
| 8. | Chris Buescher (USA) | Ford |
| 9. | Tyler Reddick (USA) | Chevrolet |
| 10. | Kevin Harvick (USA) | Chevrolet |

**Gesamtwertung**
nach 15 von 36 Rennen

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Hamlin (Toyota) | 633 Punkte |
| 2. | Larson (Chevrolet) | 557 |
| 3. | Byron (Chevrolet) | 557 |
| 4. | Elliott (Chevrolet) | 541 |
| 5. | Logano (Ford) | 506 |
| 6. | Truex Jr. (Toyota) | 486 |
| 7. | Blaney (Ford) | 482 |
| 8. | Kyle Busch (Toyota) | 476 |
| 9. | Harvick (Ford) | 468 |
| 10. | Keselowski (Ford) | 448 |



Wieder geschafft: Fabio Quartararo konnte seinen Speed in Mugello voll ausspielen

# Fabio fabulös

Fabio Quartararo legte in Mugello ein Tempo vor, dass ihn die schnelleren Motorräder auch auf der langen Zielgeraden nicht wieder einholen konnten. Doch auch die KTM sind wieder in Fahrt gekommen.

Von: **Imre Paulovits**

Wie eine blitzschnelle blaue Kugel kreiste die Yamaha vor dem Feld her. Fabio Quartararo war an diesem Wochenende einfach eine Klasse für sich, und es gab ab der zweiten Runde eigentlich keinen Zweifel daran, dass er dieses Rennen gewinnen wird. Als er durch die Auslaufrunde fuhr, kam auch der große kleine Junge in ihm wieder hoch, doch gleich als er ins Parc fermé kam, mischte sich eine große Portion Traurigkeit dazu. Der Südfranzose hüllte sich in eine Schweizer Flagge, und auch als er nachher auf dem Siegerpodest stand, war sein Blick zum Himmel gerichtet. Denn über diesem Rennen, so dramatisch und eindrucksvoll es auch war, lastete ein dunkler Schatten: Kurz zuvor wurde bekannt, dass der 19-jährige Schweizer, der am Vortag schwer gestürzt war, seinen Verletzungen im Krankenhaus erlegen ist.

## Rennen absagen?

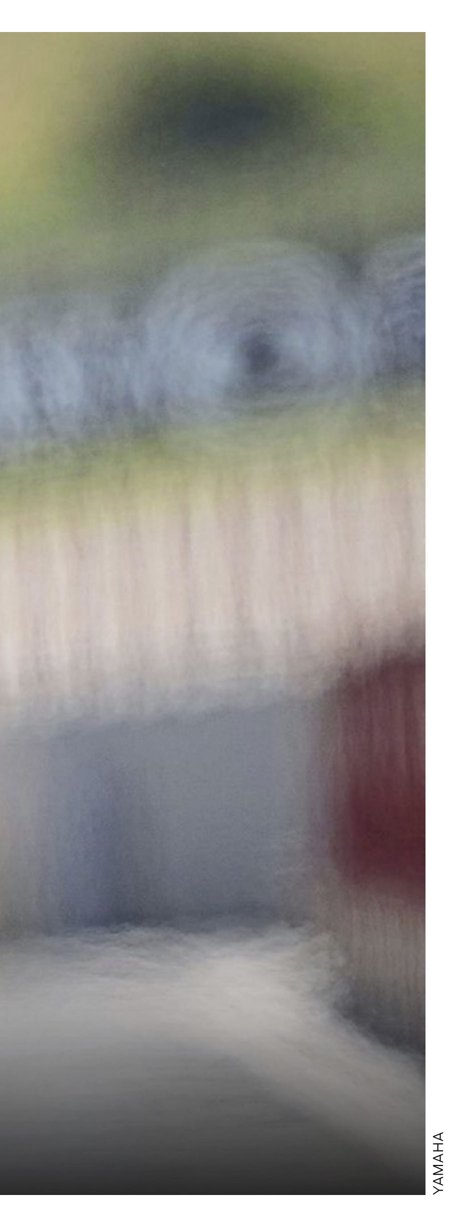
Vor dem MotoGP-Rennen wurde eine Schweigeminute eingelegt, die KTM-Moto3 mit der Startnummer des Schweizers sowie die noch verbliebenen Teammitglieder des Prüstel-Teams standen vor dem MotoGP-Feld, und die Stars der höchsten Motorradklasse drückten nach der Schweigeminute allen Teammitgliedern ihr Beileid aus. Und gingen zum Tagesgeschäft über.

Dabei war wohl niemandem wohl dabei. „Ich habe Davide Tardozzi vor dem Rennen gesagt, dass wir unter diesen Bedingungen nicht fahren sollten“, sagte Francesco Bagnaia hinterher. „Ich hatte überhaupt keine Gedanken mehr ans Rennen, sondern nur noch an diesen Jungen und daran, dass dieses Schicksal uns alle treffen kann.“ Es gab aber auch unter den Fahrern Stimmen, dass man in dieser Situation erst recht fahren sollte, ihm zu Ehren, weil er auch nichts anderes wollte, als Rennen zu fahren. „Aber es ist in so einer Situation nicht leicht“, meinte Weltmeister Joan Mir. „Wir sind zwar alle Fahrer auf dem höchsten Niveau, aber doch alle nur Menschen.“

> „Ich habe Davide Tardozzi vor dem Rennen gesagt, dass wir unter diesen Bedingungen nicht fahren sollten. Ich konnte mich gar nicht auf das Fahren konzentrieren.“
>
> Francesco Bagnaia

Die Nerven lagen blank und die Konzentration war bei allen dahin, dies wurde gleich am Ende der Aufwärmrunde klar. Johann Zarco bremste sich, kurz bevor er seinen Startplatz einnahm, die Kohlefaserscheiben heiß, und Enea Bastianini knallte ihm voll ins Heck. Man konnte von Glück reden, dass nur die Avintia-Ducati des 23-jährigen Italieners dabei ernsthaften Schaden davontrug und der Fahrer gleich zur Box laufen konnte. Während Aleix Espargaró meinte, dass Johann Zarco nicht so unvermittelt in die Bremsen steigen sollte, nahm ihn Valentino Rossi in Schutz. „Wir alle bremsen auf diesen letzten Metern hart. Zum einen, um die Bremsen auf Temperatur zu bringen, und neuerdings, um die vordere Startabsenkung an der Gabel einzurasten. Da muss man genau hinschauen, wo man langfährt, weil der Vordermann dies unvermittelt tun kann.“

Dank dieser vorderen Startabsenkung, die an diesem Wochenende auch erstmals den Yamaha-Piloten zur Verfügung stand, schaffte es Fabio Quartararo am Start, so gut wie noch nie mit



YAMAHA



MOTOGP

Nerven blank: Francesco Bagnaia stürzte in Führung liegend



YAMAHA

Fabio Quartararo: Sieg für Dupasquier



MOTOGP

Unter Druck nur nicht einbrechen: Miguel Oliveira (#88) und Joan Mir (#36) hielten ihm stand, Álex Rins stürzte

den Ducati mitzuhalten, lediglich Francesco Bagnaia schaffte es, ihn dank Motorleistung auf den langen Metern bis zum Bremspunkt von Turn 1 noch zu überholen. Dann ging das Spiel los, mit dem jeder gerechnet hatte. Quartararo überholte die Ducati im schnellen Kurvenwechsel, die dann auf der Geraden wieder an ihm vorbeirauste. Doch schon in der zweiten Runde legte sich Bagnaia in der ersten Arrabiata hin. „Ich hatte schon vor dem Rennen gesagt, dass ich mich in dieser Situation nicht konzentrieren kann", hakte es der Ducati-Werkspilot ab.

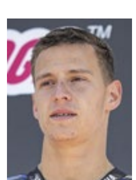
## Ganz neue Perspektiven

Hatte man vor dem Rennen gar von drei Ducati auf dem Podest sinniert, machte sich nun Quartararo vorn aus dem Staub. Hinter ihm konnte Johann Zarco eine ganze Weile die Stellung halten, doch dann rückte von hinten unaufhaltsam Miguel Oliveira mit der KTM auf, und sowohl der Portugiese als auch die beiden Suzuki gingen an der Ducati vorbei. Joan Mir und Álex Rins, die sich auch gegenseitig mächtig einheizten, hatten zum Schluss des Rennens ihre gewohnt schnelle Pace. Doch bevor sie Oliveira einholen konnten, legte sich Rins zum vierten Mal in Folge seit dem Beginn der Europa-Saison hin. Mir kam zwar an Oliveira dran, aber nicht an ihm vorbei. „An den Ducati vorbeizukommen, ist nicht leicht, weil sie uns auf der Geraden gleich wieder zurücküberholen", meinte Mir. „Aber an der KTM von Oliveira bin ich gar nicht vorbeigekommen, weil sie auf den Geraden schnell ist und in den Kurven die gleiche Linie mit viel Schwung fahren kann wie wir."

Dabei gab es zum Schluss noch etwas Aufregung. Oliveira wurde der zweite Platz wegen Überfahrens der Streckenbegrenzung aberkannt. Weil aber festgestellt wurde, dass auch Mir an der gleichen Stelle die grüne Farbe berührte, blieb es beim ursprünglichen Resultat.

Schon am Wochenende geht es in Barcelona weiter. Hoffentlich ohne dunklen Schatten. ■

## DREI FRAGEN AN FABIO QUARTARARO



**SIE SAHEN IN DIESEM RENNEN UNBESIEGBAR AUS.**

Es war aber keine leichte Situation. Wenn man vor dem Start eine Schweigeminute macht, kommen die Gefühle zuindest bei mir sehr schnell hoch. Da ist es nicht leicht, fokussiert zu bleiben. Ich hatte aber einen sehr guten Start, unsere neue vordere Einrichtung hat gut funktioniert. Ich wollte möglichst früh als Erster in die erste Kurve einbiegen, weil ich wusste, dass ich mich dann von den Ducati lösen kann. Das hat nach dem Sturz von Peco schon nach zwei Runden geklappt, und da habe ich mich entschieden, zu pushen. Ich musste aber auf den Hinterreifen aufpassen. Ich habe ihn mir aber gut eingeteilt, und ich widme diesen Sieg Jason Dupasquier und seiner Familie.

**WIE HABEN SIE DEN STURZ VON BAGNAIA GESEHEN?**

In dieser Kurve hat der Wind unheimlich stark geweht, da kann man leicht nach außen getragen werden. Wir haben schon in der Safety-Commission darüber geredet, dass dort der Curb etwas niedriger ist als die äußere Linie. Normalerweise kommt man da nicht bis zum Curb, aber wenn man von dort wieder nach innen kommen will, kann man leicht das Vorderrad verlieren.

**FÜHLEN SIE SICH NUN REIFER FÜR DEN WM-KAMPF?**

Ich habe im letzten Jahr gelernt, dass ich damit umgehen können muss, wenn ich die WM-Tabelle anführe. Ich versuche es nun reifer zu sehen, das hilft über die Wochenenden.

# Neuer Rahmen stark

Wie viel eine Kleinigkeit bringen kann: Dank einem neuen Rahmen fanden die KTM zu ihrer letztjährigen Form zurück.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY PHOTO

**Mitten im prominenten Getümmel: Miguel Oliveira (#88) und Brad Binder (#33)**

Vom ersten Training an waren die KTM beim Tempo der Schnellsten dabei. „Der neue Rahmen gibt dem Motorrad ein natürlicheres Kurvengefühl, man kann mit ihm besser einlenken, das Motorrad früher aufrichten, und so bleibt es beim Beschleunigen stabiler", beschrieb Brad Binder die Vorzüge des neuen Stahl-Gitterrohrrahmens, der beim Test nach dem Jerez-GP erstmals ausprobiert und nun auch eingesetzt wurde. In Le Mans hatte man ihn bei den wechselnden Bedingungen zunächst beiseitegelegt, um nicht noch mehr Verwirrung zu stiften. Aber nun in Mugello konnten die KTM-Piloten dank ihm den Schwung besser auf die Geraden bringen, und so waren die RC16 wieder dort, wo man sie in der zweiten Saisonhälfte 2020 regelmäßig vorgefunden hatte.

Brad Binder hatte in FP3 einen Windschatten, der ihn auf der langen Geraden auf 362,4 km/h katapultierte, genau der Wert, den Johann Zarco zu Beginn der Saison mit der Ducati in Katar als neue Rekordmarke für die MotoGP hingelegt hat. Doch viel wichtiger war, dass durch die Neuerung das Motorrad am Kurvenausgang nicht mehr so lange auf der Reifenflanke blieb und der Hinterreifen so über die Renndistanz weniger beansprucht wurde. So konnte Miguel Oliveira einen sauberen zweiten Platz ins Ziel bringen, doch der fünfte Platz von Brad Binder war nicht weniger überzeugend. „Irgendwas war mit seinem Vorderreifen, der wurde auf dem Grid noch gewechselt. In der ohnehin schon angespannten Situation hat das noch einmal an den Nerven gezehrt", verriet KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Und dass Marc Márquez in der zweiten Runde Brad ins Motorrad gefahren ist, als er gestürzt ist, hat die Sache sicher nicht besser gemacht."

In der nächsten Woche muss sich in Barcelona beweisen, ob die Änderung auch auf anderen Strecken funktioniert. „In Mugello war der Vorderreifen symmetrisch. In Barcelona werden zwei von drei asymmetrisch sein. Dort werden wir wissen, was unsere Neuerung wert ist", weiß Beirer. ■

## KOMMENTAR

**WENN WIR SIE IN UNSEREM KOPF AUCH WEIT VERDRÄNGEN,** in Mugello kehrte die brutale Realität in die Motorrad-WM zurück. Der 19-jährige Schweizer Jason Dupasquier, einer der liebenswertesten und aufgeschlossensten Menschen des Fahrerlagers, stürzte im Qualifying und wurde vom nachfolgenden Ayumu Sasaki überrollt. Ein Unfallhergang, der sich in der immer höher werdenden Leistungsdichte der Motorradweltmeisterschaft, bei den spannenden Rennen, die uns alle so fesseln, nicht immer verhindern lässt. Alle Hoffnung ruht auf der weiteren Verbesserung der Schutzkleidung. Doch zur Sicherheit der Fahrer sollte man auch das Qualifying der Moto3, das wegen der Windschattensuche seit Jahren zu absurden Situationen führt, endlich überdenken und das Einzelzeitfahren einführen.



**Imre Paulovits**
**Leiter Motorradsport**

## AUS DEM FAHRERLAGER

**NEUE PALÄSTE**
Wenn Mugello auch ohne die Zuschauer stattfand, die die Hügel um die toskanische Rennstrecke zu einem Hexenkessel machen, sah das Fahrerlager wieder einen Schritt gewohnter aus. Auch Red Bull hatte das große hölzerne Alpenhaus wieder aufgebaut, das KTM als Hospitality dient, und Ducati hatte beim Heimrennen einen neuen Bewirtungspalast. Die ganzen letzten Jahre war Philip Morris für die Bewirtung der Gäste zuständig, in diesem Jahr haben die Bologneser Lenovo als ihren Hauptsponsor gewählt, und nun haben sie sich ihren eigenen Prachtpalast angeschafft. Dahinter war auch wieder der Glaspalast des Zweisitzers zu sehen, und auch die ersten VIP-Gäste wurden mit dem zweisitzigen MotoGP-Motorrad wieder um die Strecke chauffiert.

**NOCH MEHR PROMINENZ**
War in Jerez Rekordmeister Giacomo Agostini Gast im MotoGP-Fahrerlager, kam diesmal auch Mick Doohan, womit im Paddock fast so viele WM-Titel herumliefen wie in der MotoGP-Startaufstellung standen. Doohan äußerte sich auch zur besorgniserregenden Situation von Honda und riet, ein ganz neues Motorrad mit einem neuen Testfahrer zu bauen – was die Truppe um Stefan Bradl sicherlich nicht gerne hörte. Aber auch ein prominenter Manager kam nach Mugello: Stefano Domenicali, Chef der Formel-1-Organisation, schaute sich an, wie es bei den zweirädrigen Kollegen zugeht, und unterhielt sich auch mit seinem – nicht mit ihm verwandten – Namensvetter, Ducati-CEO Claudio Domenicali.

**EINE KUH MACHT ...**
Valentino Rossis Helm für den diesjährigen Heim-GP zierte eine Kuh. „Als wir uns mit Aldo Drudi Gedanken über das Design machten, fiel uns zu Mugello ein, dass eine Kuh Muh macht. So kam das Rindvieh auf meinen Helm", klärte Rossi auf.

**HARTGESOTTENE FANS**
Wenn das Gebiet um Mugello auch weiträumig abgesperrt war, als die Straßen am Sonntag nach den Rennen frei waren, kamen die hartgesottenen Fans zum Haupteingang und versuchten, eins ihrer Idole beim Herausfahren zu erhaschen. ■ IP




SULISTIYOWATI

**Welchen Fahrer würden sie gern treffen? Bei den Plakaten kein Zweifel**

## MOTOGP-ERGEBNISSE

**Mugello (I) – 30. Mai 2021** 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,635 km über 23 Runden à 5,245 km. 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 42 Grad. Schnitt des Siegers: 175,3 km/h.

### RENNERGEBNIS

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Topspeed | Schnellste Rd. | Reifen v./h. | Punkte |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Fabio Quartararo (F) | Yamaha YZR-M1 | 23 | 41.16,344 min | 343,9 km/h | 1.46,836 min | M/M | 25 |
| 2. | Miguel Oliveira (P) | KTM RC16 | 23 | +2,592 s | 351,7 km/h | 1.46,917 min | H/M | 20 |
| 3. | Joan Mir (E) | Suzuki GSX-RR | 23 | +3,000 s | 351,7 km/h | 1.47,028 min | M/M | 16 |
| 4. | Johann Zarco (F) | Ducati D16 GP21 | 23 | +3,535 s | 354,0 km/h | 1.46,810 min | M/M | 13 |
| 5. | Brad Binder (ZA) | KTM RC16 | 23 | +4,903 s | 352,9 km/h | 1.46,993 min | H/M | 11 |
| 6. | Jack Miller (AUS) | Ducati D16 GP21 | 23 | +6,233 s | 356,4 km/h | 1.47,139 min | M/M | 10 |
| 7. | Aleix Espargaró (E) | Aprilia RS-GP | 23 | +8,030 s | 352,9 km/h | 1.47,331 min | H/M | 9 |
| 8. | Maverick Viñales (E) | Yamaha YZR-M1 | 23 | +17,239 s | 347,2 km/h | 1.47,533 min | M/M | 8 |
| 9. | Danilo Petrucci (I) | KTM RC16 | 23 | +23,296 s | 349,5 km/h | 1.47,664 min | H/M | 7 |
| 10. | Valentino Rossi (I) | Yamaha YZR-M1 | 23 | +25,146 s | 351,7 km/h | 1.47,659 min | M/M | 6 |
| 11. | Iker Lecuona (E) | KTM RC16 | 23 | +25,152 s | 352,9 km/h | 1.47,443 min | H/M | 5 |
| 12. | Pol Espargaró (E) | Honda RC 213 V | 23 | +26,059 s | 350,6 km/h | 1.47,741 min | H/M | 4 |
| 13. | Michele Pirro (I) | Ducati D16 GP21 | 23 | +26,182 s | 356,4 km/h | 1.47,745 min | M/M | 3 |
| 14. | Álex Márquez (E) | Honda RC 213 V | 23 | +29,400 s | 346,1 km/h | 1.48,056 min | H/M | 2 |
| 15. | Lorenzo Savadori (I) | Aprilia RS-GP | 23 | +32,378 s | 349,5 km/h | 1.47,983 min | H/M | 1 |
| 16. | Franco Morbidelli (I) | Yamaha YZR-M1 | 23 | +37,906 s | 335,4 km/h | 1.47,993 min | M/M | - |
| 17. | Luca Marini (I) | Ducati D16 GP19 | 23 | +50,306 s | 349,5 km/h | 1.48,727 min | M/M | - |
| | **Nicht gewertet:** | | | | | | | |
| | Takaaki Nakagami (J) | Honda RC 213 V | 19 | +4 Runden | 350,6 km/h | 1.47,191 min | M/S | - |
| | Álex Rins (E) | Suzuki GSX-RR | 18 | +5 Runden | 352,9 km/h | 1.47,104 min | M/M | - |
| | Francesco Bagnaia (I) | Ducati D16 GP21 | 1 | +22 Runden | 345,0 km/h | 1.52,699 min | M/M | - |
| | Marc Márquez (E) | Honda RC 213 V | 1 | +22 Runden | 345,0 km/h | 1.54,303 min | H/M | - |
| | Enea Bastianini (I) | Ducati D16 GP19 | 0 | +22 Runden | 204,9 km/h | - | M/M | - |

### STARTAUFSTELLUNG

| | Fahrer | Zeit |
|---|---|---|
| 1. | Quartararo | 1.45,187 min |
| 2. | Bagnaia | 1.45,417 min |
| 3. | Zarco | 1.45,432 min |
| 4. | A. Espargaró | 1.45,538 min |
| 5. | Miller | 1.45,598 min |
| 6. | Binder | 1.45,743 min |
| 7. | Oliveira | 1.45,745 min |
| 8. | Rins | 1.45,996 min |
| 9. | Mir | 1.46,076 min |
| 10. | Morbidelli | 1.46,084 min |
| 11. | M. Márquez | 1.46,125 min |
| 12. | P. Espargaró | 1.46,393 min |
| 13. | Viñales | 1.46,045 min |
| 14. | Bastianini | 1.46,129 min |
| 15. | Nakagami | 1.46,195 min |
| 16. | Pirro | 1.46,302 min |
| 17. | Marini | 1.46,.481 min |
| 18. | Petrucci | 1.46,548 min |
| 19. | Rossi | 1.46,770 min |
| 20. | Lecuona | 1.47,084 min |
| 21. | Savadori | 1.47,146 min |
| 22. | A. Márquez | 1.47,216 min |

### WM-STAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Quartararo | 105 |
| 2. | Zarco | 81 |
| 3. | Bagnaia | 79 |
| 4. | Miller | 74 |
| 5. | Mir | 65 |
| 6. | Viñales | 64 |
| 7. | A. Espargaró | 44 |
| 8. | Binder | 35 |
| 9. | Morbidelli | 33 |
| 21. | Bradl | 11 |

### WM-STAND MARKEN

| | Marke | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Yamaha | 132 |
| 2. | Ducati | 123 |
| 3. | Suzuki | 69 |
| 4. | KTM | 58 |
| 5. | Honda | 47 |
| 6. | Aprilia | 44 |

### WM-STAND TEAMS

| | Team | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Monster Energy Yamaha MotoGP | 169 |
| 2. | Ducati Lenovo Team | 153 |
| 3. | Pramac Racing | 102 |
| 4. | Team Suzuki Ecstar | 88 |
| 5. | Red Bull KTM Factory Racing | 64 |
| 6. | Repsol Honda Team | 52 |
| 7. | Petronas Yamaha SRT | 48 |
| 8. | LCR Honda | 48 |
| 9. | Aprilia Racing Team Gresini | 47 |
| 10. | Tech3 KTM Factory Racing | 36 |

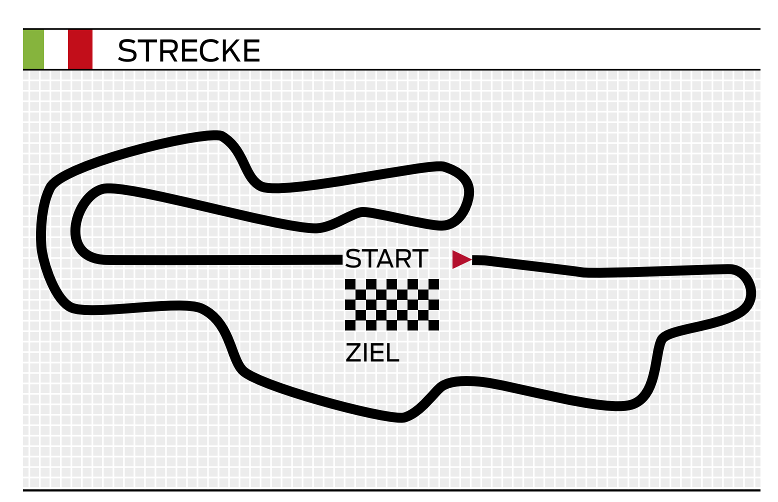
„Quartararo macht fahrerisch den Unterschied. Wenn er keine Probleme mit seinem Unterarm bekommt und konstant bleibt, ist er der ganz große Favorit auf den Titel.“

Valentino Rossi

### AUTODROMO DEL MUGELLO (I) 5,245 KM

Rundenrekord: **1.46,810, Johann Zarco (Ducati), 2021**
Quali-Rekord: **1.45,187, Fabio Quartararo (Yamaha), 2021**
Topspeed-Rekord: **362,4 km/h, Brad Binder (KTM), 2021**

STRECKE







YAMAHA

**Fabio Quartararo: Sieg und klare WM-Führung, er kann es kaum glauben**

# Ajos WM-Kandidaten tragen es un


Bruderkampf: Ein Wimpernschlag entschied über Sieg und WM-Führung

POLARITY PHOTO

Die beiden Ajo-Piloten trennten im Ziel ganze 14 Tausendstelsekunden. Doch auch das Intact-Team kann aufatmen: Marcel Schrötter wurde Fünfter, und Tony Arbolino brilliert immer mehr.

Von: **Imre Paulovits**

Als das Moto2-Rennen gestartet wurde, kam die Nachricht vom Tode von Jason Dupasquier gerade erst im Fahrerlager an, keiner der Piloten wusste davon. So waren sie hinterher umso entsetzter. Der freundliche Junge aus der Schweiz, gegen den der zweitplatzierte Raúl Fernández im Vorjahr noch gefahren ist, war allzu sehr gegenwärtig.

Dabei war das Rennen der reinste Krimi. Raúl Fernández konnte sich gleich zu Beginn etwas absetzen, und nachdem sich Sam Lowes

**Moto3**

# Abschied von der Hoffnung der Schweizer

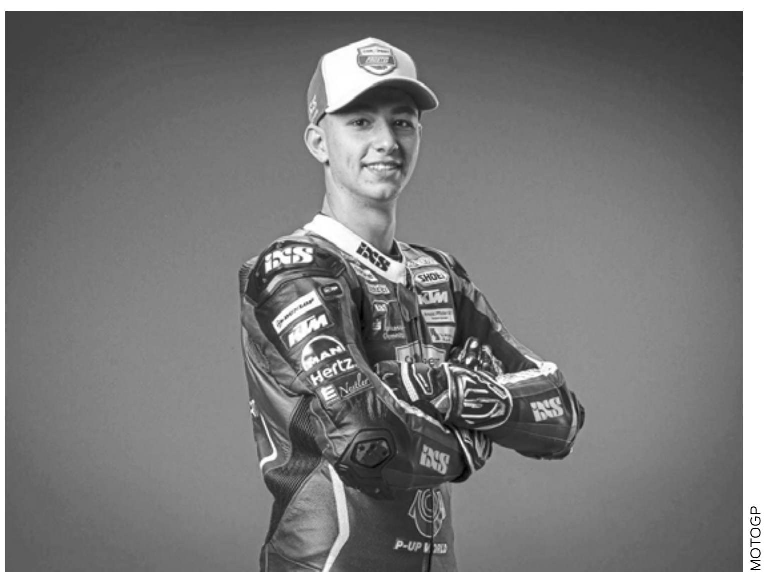
Jason Dupasquier kam in Mugello tragisch ums Leben. Der 19-jährige Schweizer hat nur für den Motorsport gelebt und war auf dem besten Wege, in die Fußstapfen seines Mentors Tom Lüthi zu treten.

Von: **Imre Paulovits**

Jason Dupasquier war wohlerzogen, höflich und zutiefst bodenständig. Doch in seinen Augen strahlte immer der Funke des Ehrgeizes. Nicht umsonst: Im Winter war er tief in sich gekehrt, hat sich mit der Erfahrung des Vorjahres perfekt auf die neue Saison vorbereitet, und keiner hat in der Moto3 einen solchen Schritt nach vorn gemacht wie der 19-Jährige.

Hatte er im Vorjahr noch bei keinem Grand Prix punkten können, tat er es jetzt bei jedem einzelnen. Er war immer in der Spitzengruppe dabei, Top-10-Plätze wurden zur Normalität.

Auch in Mugello kämpfte er im Qualifying um einen Spitzenplatz in der Startaufstellung, als ihm am Ausgang von Turn 9 das Hinterrad wegrutschte. Ayumu Sasaki konnte nicht ausweichen und traf ihn voll. Die Rettungskräfte taten, was in ihrer Macht stand. Der Prüstel-Pilot wurde in die Klinik in Florenz geflogen. Doch am Sonntag konnte nur noch der Hirntod festgestellt werden. Seine Familie versammelte sich noch einmal um ihn, umarmte ihn ein letztes Mal. Dann ließen sie ihn von den lebenserhaltenden Geräten abkoppeln.


Jason Dupasquier: Ein Sportler-Vorbild, das nur 19 Jahre alt wurde

MOTOGP

Jason Dupasquier stammt aus einer Rennfahrer-Familie. Sein Vater Philippe war im Motocross und im Supermoto erfolgreich und unterstützte das Talent seines Sohnes nach Kräften. Vor vier Jahren wechselte Jason vom Motocross auf die Straße und kam über den MotoGP Rookies Cup in die Weltmeisterschaft. Tom Lüthi half ihm, dort Fuß zu fassen. Sein drei Jahre jüngerer Bruder Bryan fährt derzeit im Northern Talent Cup. Er hat nicht nur seinen Bruder, sondern auch sein Vorbild verloren.

Schweizer, in deren Heimat Rennstrecken seit über 65 Jahren verboten sind, mussten immer mehr Opfer bringen, um im Motorsport an die Spitze zu kommen. Jason Dupasquier hat das höchste Opfer gebracht. Wir werden ihn nie vergessen. ■

tereinander aus

an Remy Gardner vorbeigekämpft hatte, machte er Jagd auf den hochtalentierten Spanier. Doch der legte eine schnelle Runde nach der anderen hin. Lowes machte sich selbst Druck, übertrieb es wieder einmal und rutschte in den Kies. Gardner, der zunächst nicht ganz die Pace zu haben schien, kam zum Schluss jedoch richtig in Fahrt. Er holte seinen jungen Teamkollegen ein und konnte ihn in der letzten Runde überholen. Doch Fernández blieb dran und versuchte einen Angriff aus dem Windschatten heraus. Auf dem Zielstrich fehlten ihm ganze 14 Tausendstelsekunden, der zweitknappste Zieleinlauf in der Moto2 seit 2010.

„Ich hatte ab Mitte des Rennens mit dem Vorderreifen zu kämpfen und hatte mindestens sechs oder sieben ganz böse Rutscher. Ich bin zwar nicht sehr glücklich, dass ich den Sieg noch in der letzten Runde verloren habe, aber unter diesen Umständen ist Platz 2 das Beste, was ich machen konnte", gestand Fernández. Dass Gardner erst zum Schluss aufkam, hatte auch seinen Grund. „Wir haben die Abstimmung für das Rennen völlig umgekrempelt", gestand der Australier.

Das Intact-Team konnte in Mugello aufatmen. Marcel Schrötter hatte sich für die dritte Startreihe qualifiziert und kam gut weg, Tony Arbolino konnte gar eine Reihe weiter vorne losfahren und war nach einem Raketenstart und mächtig Motivation in seinem Heimrennen zunächst gar unter den ersten drei. Bis zum Schluss des Rennens fiel er jedoch bis auf Platz 7 zurück. „Er hatte nicht die Pace der Vorderleute, es ist ihm ein umso größeres Lob auszusprechen, dass er nicht hingefallen ist", freute sich Teamchef Jürgen Lingg. Marcel Schrötter fuhr gar das Tempo, mit dem Marco Bezzecchi aufs Podest kam. „Es ist ein wichtiger fünfter Platz für uns, besonders weil der Start in die Saison nicht nach Plan verlief", freute sich Marcel Schrötter. ■

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

**Mugello (I) – 30. Mai 2021** 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,145 km über 21 Runden à 5,245 km. 29 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 40 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Remy Gardner (AUS) | Kalex | 21 | 39.17,667 min | 1.51,449 min | 25 |
| 2. | Raul Fernández (E) | Kalex | 21 | +0,014 sec | 1.51,281 min | 20 |
| 3. | Marco Bezzecchi (I) | Kalex | 21 | +8,021 sec | 1.51,576 min | 16 |
| 4. | Joe Roberts (USA) | Kalex | 21 | +8,004 sec | 1.51,698 min | 13 |
| 5. | Marcel Schrötter (D) | Kalex | 21 | +12,343 sec | 1.51,878 min | 11 |
| 6. | Ai Ogura (J) | Kalex | 21 | +23,170 sec | 1.52,049 min | 10 |
| 7. | Tony Arbolino (I) | Kalex | 21 | +23,764 sec | 1.51,845 min | 9 |
| 8. | Cameron Beaubier (USA) | Kalex | 21 | +34,825 sec | 1.52,648 min | 8 |
| 9. | Hafizh Syahrin (MAL) | NTS | 21 | +34,849 sec | 1.52,605 min | 7 |
| 10. | Stefano Manzi (I) | Kalex | 21 | +34,965 sec | 1.52,847 min | 6 |
| 11. | Áron Canet (E) | Boscoscuro | 21 | +35,250 sec | 1.52,949 min | 5 |
| 12. | Fermin Aldeguer (E) | Boscoscuro | 21 | +35,300 sec | 1.53,158 min | 4 |
| 13. | Héctor Garzó (E) | Kalex | 21 | +35,450 sec | 1.52,712 min | 3 |
| 14. | Jake Dixon (GB) | Kalex | 21 | +36,161 sec | 1.52,911 min | 2 |
| 15. | Bo Bendsneyder (NL) | Kalex | 21 | +40,700 sec | 1.52,582 min | 1 |
| 16. | Celestino Vietti (I) | Kalex | 21 | +46,263 sec | 1.53,347 min | - |
| 17. | Barry Baltus (B) | NTS | 21 | +46,403 sec | 1.53,270 min | - |
| 18. | Somkiat Chantra (T) | Kalex | 21 | +48,566 sec | 1.52,551 min | - |
| 19. | Tommaso Marcon (I) | MV Agusta | 21 | +1.16,213 sec | 1.53,993 min | - |
| | **Nicht gewertet:** | | | | | |
| | Marcos Ramírez (E) | Kalex | 18 | +3 Runden | 1.52,162 min | - |
| | Sam Lowes (GB) | Kalex | 15 | +6 Runden | 1.51,208 min | - |
| | Fabio Di Giannantonio (I) | Kalex | 11 | +10 Runden | 1.51,621 min | - |
| | Simone Corsi (I) | MV Agusta | 11 | +10 Runden | 1.52,761 min | - |
| | Albert Arenas (E) | Boscoscuro | 11 | +10 Runden | 1.53,416 min | - |
| | Xavi Vierge (E) | Kalex | 5 | +16 Runden | 1.51,607 min | - |
| | Jorge Navarro (E) | Boscoscuro | 4 | +17 Runden | 1.51,845 min | - |
| | Lorenzo Baldassarri (I) | MV Agusta | 2 | +19 Runden | 1.52,835 min | - |
| | Lorenzo Dalla Porta (I) | Kalex | 0 | +21 Runden | - | - |

### WM-STAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Gardner | 114 |
| 2. | R. Fernández | 108 |
| 3. | Bezzecchi | 88 |
| 4. | Lowes | 66 |
| 5. | Di Giannantonio | 60 |
| 6. | Roberts | 44 |
| 7. | Schrötter | 41 |
| 8. | Ogura | 39 |
| 9. | Canet | 35 |
| 29. | Lüthi | 1 |

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

| | Hersteller | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Kalex | 150 |
| 2. | Boscoscuro | 47 |
| 3. | MV Agusta | 10 |
| 4. | NTS | 8 |

### WM-STAND TEAMS

| | Team | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Red Bull KTM Ajo | 222 |
| 2. | Sky Racing Team VR46 | 101 |
| 3. | Elf Marc VDS Racing Team | 89 |
| 4. | Liqui Moly IntactGP | 68 |

### STARTAUFSTELLUNG

| | Fahrer | Zeit |
|---|---|---|
| 1. | R. Fernández | 1.50,723 min |
| 2. | Lowes | 1.50,990 min |
| 3. | Navarro | 1.51,097 min |
| 4. | Gardner | 1.51,306 min |
| 5. | Di Giannantonio | 1.51,355 min |
| 6. | Arbolino | 1.51,448 min |
| 7. | Bezzecchi | 1.51,462 min |
| 8. | Vierge | 1.51,497 min |
| 9. | Schrötter | 1.51,504 min |
| 10. | Roberts | 1.51,541 min |
| 11. | Dalla Porta | 1.51,793 min |
| 12. | Ogura | 1.51,884 min |
| 13. | A. Fernández | 1.51,917 min |
| 14. | Ramírez | 1.52,066 min |
| 15. | Aldeguer | 1.52,191 min |
| 16. | Bendsneyder | 1.52,480 min |
| 17. | Canet | 1.52,937 min |
| 18. | Chantra | 1.52,527 min |
| 19. | Garzó | 1.52,160 min |
| 20. | Syahrin | 1.52,287 min |
| 21. | Corsi | 1.52,303 min |
| 22. | Dixon | 1.52,368 min |
| 23. | Manzi | 1.52,382 min |
| 24. | Bulega | 1.52,455 min |
| 25. | Baldassarri | 1.52,863 min |
| 26. | Beaubier | 1.53,008 min |
| 27. | Vietti | 1.53,111 min |
| 28. | Lüthi | 1.53,130 min |

## NACHRICHTEN

### MOTOGP

Die Kontroverse über die Fernsehbilder von Jason Dupasquiers schlugen auch bei den MotoGP-Assen hohe Wogen. Bereits am Samstag wurde darüber diskutiert, ob es nötig wäre, solche Bilder mehrfach zu wiederholen, während die Rettungskräfte bemüht sind, ihn am Leben zu erhalten, und die MotoGP-Fahrer sich darauf vorbereiten, auf die Strecke zu gehen.
Jack Miller platzte dann am Sonntag der Kragen: „Wir leben schon in einer merkwürdigen Welt, in der es anscheinend ein Geschäft ist, Katastrophenbilder an ein Publikum zu bringen.
Wir hatten am Samstag ein Abendessen in der Ducati-Hospitality, und auf Sky wurden die Bilder von Dupasquiers Sturz immer und immer wiederholt, zum ich weiß nicht wie vielten Mal. Ich habe ihnen dann gesagt: ‚Schaltet alle Fernseher aus. Das kann man doch nicht mit ansehen!'"

### MOTOGP

Von Marc Márquez' psychologischer Kriegsführung können seine Kontrahenten viel erzählen. Doch was der achtfache Weltmeister, der nach seiner Rückkehr seiner Form noch immer weit hinterherhinkt und zugab, in Mugello besondere Probleme mit seiner Schulter zu haben, in Q1 mit Maverick Viñales anstellte, überbot alles bisher Dagewesene.
Márquez hatte sich den Yamaha-Werkspiloten als Windschatten ausgesucht. Als dieser ihn abschütteln wollte und gar durch die Abkürzung in die Boxengasse fuhr, folgte ihm Márquez. Als Viñales dann gezwungen war, wegen der davonlaufenden Zeit seine schnelle Runde zu fahren, nutzte Márquez seinen Windschatten und kam in Q2 – Viñales nicht. Márquez hat dabei keine Regel gebrochen. Die Kollegen waren sich aber einig, dass so eine Regel schleunigst kommen müsse.

# Foggia setzt sich beim Mugello

Dass Moto3-Rennen in Mugello taktische Nervenspiele sind und viel Glück zu ihrem Ausgang gehört, haben wir in den letzten Jahren oft erlebt. Es war auch diesmal nicht anders, und Dennis Foggia gewann dank überlegener Leistung der Leopard-Honda.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Wir kennen es aus der Vergangenheit: Die lange Zielgerade von Mugello gewährt so viele Möglichkeiten, dass man im Pulk mit einfachem, doppeltem und dreifachem Windschatten von Platz 10 auf Platz 1 vorfahren, aber genauso wieder zurückfallen kann. Wenn sich der Pulk dann am Ende der Zielgeraden auffächert, um die erste Kurve anzubremsen, dann ist das gesamte Moto3-Feld manchmal breiter als lang. Das war auch dieses Jahr nicht anders.

Aber gleich in der ersten Runde stürzten sechs Mann aus diesem Rennen, darunter leider auch der Österreicher Maximilian Kofler. Dann versuchte sich WM-Leader Pedro Acosta vorn abzusetzen, doch er wurde immer wieder eingeholt. In der letzten Runde fiel das spanische Supertalent gar so weit nach hinten in den Pulk zurück, dass er schließlich nur Achter werden konnte. Dafür kam sein Teamkollege erstmals wieder in den Genuss, um den Sieg mitzukämpfen, und konnte fast die legendär schnelle Leopard-Honda von Dennis Foggia noch aus dem Windschatten abfangen. Foggia, der seinen ersten und bislang letzten GP-Sieg letztes Jahr in Brünn feiern konnte, in diesem Jahr aber erst einmal als Zweiter in Portimão punkten konnte, schwebte über allen Wolken. „Es hat diesmal alles gepasst. Mein Motorrad war fantastisch schnell, wir hatten für die Honda die optimale Getriebeübersetzung, und die hat mich zum Sieg gebracht. Unser Ziel war es, hier zu gewinnen, und das haben wir geschafft." Jaume Masiá, der in diesem Jahr schon mehrfach in der letzten Runde abgeräumt wurde, war über den zweiten Platz nicht traurig. „Nur fünf Fahrer hatten den harten Hinterreifen gewählt, ich war einer von ihnen. Aber zum Schluss bin ich dafür belohnt worden. Es war nicht leicht, sich zu entscheiden, auf welcher Position man in die letzte Runde gehen sollte, aber ich habe eine sehr gute letzte Runde hinbekommen."

Auch Romano Fenati brachte seine Husqvarna im Führungspulk mehrmals an die Spitze, zum Schluss wurde er Sechster. „Ich bin sehr unzufrieden mit der letzten Runde", sinnierte er hinterher. „Ich habe einen kleinen Fehler gemacht und einige Positionen verloren. Ansonsten habe ich ein gutes Rennen gefahren. Ich war in der Lage, gut zu überholen, habe gekämpft – und auch meine Husqvarna war konkurrenzfähig." ■




Moto3

## Trauriger Abschied statt Rennen

Das Prüstel-GP-Team verzichtete nach dem Sturz von Jason Dupasquier auf das Moto3-Rennen am Sonntag. Kurz nach dessen Ende kam die Meldung vom Tod ihres Piloten.

Nach dem furchtbaren Sturz von Jason Dupasquier im Qualifying war beim Prüstel-Team klar, dass sie am nächsten Tag nicht fahren werden. Auch für Tom Lüthi entschied sich, dass er an dem Rennen an diesem verhängnisvollen Wochenende nicht teilnehmen wird. Als die Gewissheit über den Tod des 19-Jährigen da war, die Schweigeminute für ihn abgehalten wurde, war es nur noch ein kleiner Teil des Teams, der noch ausharrte und seine Pflicht tat.

Nur noch ein paar Worte blieben ihnen, mit denen sie sich an ihn erinnerten: „Er war stets ein außergewöhnlicher Sympathieträger und zugleich Vorbild vieler junger Talente – und genau so wollen wir ihn in Erinnerung behalten. Ein fleißiger und respektvoller GP-Fahrer, der in der Liga der World Champions angekommen war. Wir können alle stolz sein auf das Vermächtnis, welches Jason trotz seines jungen Alters von nur 19 Jahren hinterlässt." ■ IP




MOTOGP

**Abschied von Jason Dupasquier**

MotoGP Rookies Cup

## Sensationeller Japaner und neuer Cup-Leader

Am Samstag gewann der erst 15-jährige Japaner Taiyo Furusato sein allererstes MotoGP-Rookies-Cup-Rennen. Am Sonntag gewann der Spanier David Muñoz und übernahm die Cup-Führung.

Taiyo Furusato fuhr die KTM am Freitag zum ersten Mal, und er hatte auch Mugello noch nie gesehen. Doch dann setzte sich der 15-jährige Japaner im ersten Rennen, das im leichten Nieselregen begonnen wurde, in der letzten Runde an die Spitze und gewann vor Diogo Moreira und David Muñoz. Moreira wurde aber wegen Überschreitung der Streckenbegrenzung auf den dritten Platz zurückversetzt, und Muñoz kassierte die 20 Punkte für den zweiten Platz. Auch der 16-jährige Schweizer Noah Dettwiler hatte sich erstmals in seiner Rookies-Cup-Karriere zeitweilig an die Spitze des Feldes setzen können. Doch es war Furusato, dem die Ehre gebührte. „Ich bin so glücklich", stammelte der Japaner. „Erstes Rookies-Cup-Rennen, erstmals in Mugello, erstmals auf der KTM und gleich erster Sieg. Alles zum ersten Mal, es ist einfach perfekt."

Das zweite Rennen am Sonntagnachmittag wurde zur Beute von David Muñoz. Er konnte sich auf den letzten Metern vor der Zielflagge durchsetzen. Dabei bog der bisherige Cup-Leader Daniel Holgado mit einem ordentlichen Vorsprung auf die Zielgerade, doch Muñoz erwischte den Ausgang des letzten Turns so gut, dass er sich aus dem Windschatten noch vorbeisaugen konnte. „Es ist schön, den Cup anzuführen, ich muss mich nun auf die nächsten Rennen konzentrieren", so Muñoz. ■ PC

# -Krimi durch


Der Run zur Zielflagge: ganz vorn Dennis Foggia (#7) und Jaume Masiá (#5)

MOTOGP

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

**Mugello (I) – 30. Mai 2021** 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 104,900 km über 20 Runden à 5,245 km. 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 33 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Punkte |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Dennis Foggia (I) | Honda | 20 | 39.37,497 min | 1.57,766 min | 25 |
| 2. | Jaume Masiá (E) | KTM | 20 | +0,036 sec | 1.57,490 min | 20 |
| 3. | Gabriel Rodrigo (RA) | Honda | 20 | +0,145 sec | 1.57,580 min | 16 |
| 4. | Ayumu Sasaki (J) | KTM | 20 | +0,240 sec | 1.57,708 min | 13 |
| 5. | Darryn Binder (ZA) | Honda | 20 | +0,499 sec | 1.57,712 min | 11 |
| 6. | Romano Fenati (I) | Husqvarna | 20 | +0,711 sec | 1.57,605 min | 10 |
| 7. | John McPhee (GB) | Honda | 20 | +0,918 sec | 1.57,627 min | 9 |
| 8. | Pedro Acosta (E) | KTM | 20 | +0,745 sec | 1.57,771 min | 8 |
| 9. | Sergio Garcia (E) | GasGas | 20 | +0,861 sec | 1.57,188 min | 7 |
| 10. | Tatsuki Suzuki (J) | Honda | 20 | +0,963 sec | 1.57,686 min | 6 |
| 11. | Filip Salac (CZ) | Honda | 20 | +1,080sec | 1.57,563 min | 5 |
| 12. | Kaito Toba (J) | KTM | 20 | +1,351 sec | 1.57,342 min | 4 |
| 13. | Niccolò Antonelli (I) | KTM | 20 | +1,429 sec | 1.57,677 min | 3 |
| 14. | Stefano Nepa (I) | KTM | 20 | +4,472 sec | 1.57,405 min | 2 |
| 15. | Jeremy Alcoba (E) | Honda | 20 | +12,491 sec | 1.57,727 min | 1 |
| 16. | Xavier Artigas (E) | Honda | 20 | +23,493 sec | 1.57,353 min | – |
| 17. | Izan Guevara (E) | GasGas | 20 | +23,499 sec | 1.58,469 min | – |
| 18. | Riccardo Rossi (I) | KTM | 20 | +23,609 sec | 1.58,506 min | – |
| 19. | Lorenzo Fellon (F) | Honda | 20 | +23,774 sec | 1.58,489 min | – |
| 20. | Elia Bartolini (I) | KTM | 20 | +39,959 sec | 1.59,395 min | – |
| 21. | Andi Farid Izdihar (RI) | Honda | 20 | +40,023 sec | 1.59,369 min | – |
| 22. | Takuma Matsuyama (J) | Honda | 20 | +40,035 sec | 1.59,374 min | – |
| | **Nicht gewertet:** | | | | | |
| | Deniz Öncü (TR) | KTM | 0 | + 20 Runden | - | - |
| | Andrea Migno (I) | Honda | 0 | + 20 Runden | - | - |
| | Maximilian Kofler (A) | KTM | 0 | + 20 Runden | - | - |

# Vorschau GP Katalonien

### ZEITPLAN

**GP von Katalonien/Barcelona (alle Zeitangaben in MESZ)**

| | | |
|---|---|---|
| **Freitag, 4. Juni 2021** | | |
| 9.00–9.40 | Moto3 | 1. freies Training |
| 9.55–10.40 | MotoGP | 1. freies Training |
| 10.55–11.35 | Moto2 | 1. freies Training |
| 13.15–13.55 | Moto3 | 2. freies Training |
| 14.10–14.55 | MotoGP | 2. freies Training |
| 15.10–15.50 | Moto2 | 2. freies Training |
| **Samstag, 5. Juni 2021** | | |
| 9.00–9.40 | Moto3 | 3. freies Training |
| 9.55–10.40 | MotoGP | 3. freies Training |
| 10.55–11.35 | Moto2 | 3. freies Training |
| 12.35–12.50 | Moto3 | Qualifying 1 |
| 13.00–13.15 | Moto3 | Qualifying 2 |
| 13.30–14.00 | MotoGP | 4. freies Training |
| 14.!0–14.25 | MotoGP | Qualifying 1 |
| 14.35–14.50 | MotoGP | Qualifying 2 |
| 15.10–15.25 | Moto2 | Qualifying 1 |
| 15.35–15.50 | Moto2 | Qualifying 2 |
| **Sonntag, 6. Juni 2021** | | |
| 9.00–9.20 | Moto3 | Warm-up |
| 9.30–9.50 | MotoGP | Warm-up |
| 10.00–10.20 | Moto2 | Warm-up |
| 11.20 | Moto3 | Rennen, 21 Rdn. |
| 13.00 | MotoGP | Rennen, 24 Rdn. |
| 14.30 | Moto2 | Rennen, 22 Rdn. |

### STATISTIK

**GP von Katalonien/Barcelona**

**Sieger 2020**
Moto3: Darryn Binder (ZA), KTM
Moto2: Luca Marini (I), Kalex
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha

**Pole-Position 2020**
Moto3: Tony Arbolino (I), Honda, 1.47,762 (= 154,5 km/h)
Moto2: Luca Marini (I), Kalex, 1.43,355 (= 161,1 km/h)
MotoGP: Franco Morbidelli (I), Yamaha 1.38,798 (= 168,5 km/h)

**Schnellste Runde 2020**
Moto3: Romano Fenati (I), Husqvarna, 1.48,702 (= 153,2 km/h)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.43,544 (= 160,8 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha 1.40,142 (= 166,3 km/h)

**Rundenrekord**
Moto3: Romano Fenati (I), Husqvarna, 1.48,702 (= 153,2 km/h) (2020)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.43,544 (= 160,8 km/h) (2020)
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha 1.40,021 (= 166,5 km/h) (2018)

### WM-STAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Acosta | 111 |
| 2. | Masiá | 59 |
| 3. | Sasaki | 57 |
| 4. | Garcia | 56 |
| 5. | Fenati | 56 |
| 6. | Binder | 47 |
| 7. | Migno | 47 |
| 8. | Antonelli | 47 |
| 12. | Dupasquier | 27 |
| 26. | Kofler | 3 |

### WM-STAND MARKEN

| | Marke | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | KTM | 136 |
| 2. | Honda | 117 |
| 3. | GasGas | 68 |
| 4. | Husqvarna | 60 |

### WM-STAND TEAMS

| | Team | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Red Bull KTM Ajo | 170 |
| 2. | Valresa GasGas Aspar Team | 82 |
| 3. | Rivacold Snipers Team | 82 |
| 4. | Petronas Sprinta Racing | 69 |
| 5. | Sterilgarda Max Racing Team | 66 |
| 6. | Red Bull KTM Tech3 | 65 |
| 7. | Leopard Racing | 61 |
| 10. | CarXpert PrüstelGP | 53 |

### STARTAUFSTELLUNG

| | Fahrer | Zeit |
|---|---|---|
| 1. | Suzuki | 1.56,001 min |
| 2. | Acosta | 1.56,597 min |
| 3. | Rodrigo | 1.56,685 min |
| 4. | Foggia | 1.56,980 min |
| 5. | Masiá | 1.56,985 min |
| 6. | Alcoba | 1.57,107 min |
| 7. | Fenati | 1.57,110 min |
| 8. | Antonelli | 1.57,137 min |
| 9. | McPhee | 1.57,152 min |
| 10. | Sasaki | 1.57,206 min |
| 11. | Dupasquier | 1.57,213 min |
| 12. | Toba | 1.57,298 min |
| 13. | Öncü | 1.57,574 min |
| 14. | Nepa | 1.57,776 min |
| 15. | Garcia | 1.58,456 min |
| 16. | Binder | 1.58,472 min |
| 17. | Migno | 2.01,176 min |
| 18. | Salac | 2.01,325 min |
| 19. | Surra | 1.57,698 min |
| 20. | Artigas | 1.57,794 min |
| 21. | Rossi | 1.57,832 min |
| 22. | Izdihar | 1.57,964 min |
| 23. | Bartolini | 1.57,977 min |
| 24. | Fellon | 1.58,138 min |
| 25. | Yamanaka | 1.58,280 min |
| 26. | Fernández | 1.58,290 min |
| 27. | Tatay | 1.58,452 min |
| 28. | Kofler | 1.59,219 min |
| 29. | Guevara | 2.00,834 min |

KAWASAKI

**Gewohnte Dominanz: Jonathan Rea schaffte auf einer für ihn schweren Strecke zwei Siege**

# Rea regiert weiter

Scott Redding reduzierte mit einem Sieg am Samstag den WM-Vorsprung von Jonathan Rea etwas. Doch der Weltmeister schlug am Sonntag zurück: Nach zwei Siegen und Sturz von Redding ist er weiter auf WM-Kurs.

Von: **Imre Paulovits**

Scott Redding war aufgekratzt. „Ich hatte das Tempo, um zu gewinnen, und ich weiß nicht, wie viel Reserven Jonathan in seinen Reifen noch hatte, ich war aber absolut im grünen Bereich. Obwohl mein linker Lenker krumm war und die Fußraste abgebrochen, konnte ich nach dem Sturz noch 1.37er-Zeiten fahren. Deshalb könnte ich mich maßlos ärgern.“

Der Titel-Herausforderer zeigt Nerven. Während sich Jonathan Rea am Vortag nicht aus der Ruhe bringen ließ, als Redding das erste Rennen anführte und ihn Toprak Razgatlioglu mit aberwitzigen Bremsmanövern daran hinderte, den zweiten Platz zu übernehmen und lieber den dritten Platz ins Ziel brachte, als den Sieg noch mit der Brechstange zu erzwingen, brach Redding unter dem Druck von Rea im zweiten Rennen ein. Und so hat Titelverteidiger Rea nach zwei Rennwochenenden an der Tabellenspitze bereits 35 Punkte Vorsprung, während Redding hinter Razgatlioglu zurückgefallen ist.

So konnte Rea zufrieden aus Estoril abreisen. „Ganz ehrlich war ich vor dem Start des zweiten Rennens schon etwas nervös“, gab der sechsfache Weltmeister zu. „Wir hatten uns für den härteren SC0-Hinterreifen entschieden, aber viele für den weicheren SCX. Ich war zwar sicher über meine Entscheidung, aber ich habe mir schon meine Gedanken gemacht, als ich alle anderen sah. Ich bin dann auch etliche Plätze zurückgefallen, bevor ich meine Stärken ausspielen konnte. Scott Redding hatte schon einen gewaltigen Vorsprung, und der wollte einfach nicht kleiner werden. Doch dann war ich schließlich doch hinter ihm. Den Kampf mit ihm konnte ich aber nicht lange genießen, weil er gestürzt ist. Ganz ehrlich hätte ich nicht damit gerechnet, dass wir auf dieser Strecke, die uns letztes Jahr so viele Probleme bereitet hat, mit zwei Siegen verlassen werde.“

## WM-Zweiter trotz Frühstart

Toprak Razgatlioglu hatte im zweiten Rennen einen Frühstart hingelegt, so musste er zwei lange Runden fahren. Der türkische Yamaha-Werksfahrer fuhr trotzdem hinter Chaz Davies, der die Go-Eleven-Ducati zum Schluss gut in den Griff bekam, auf den dritten Platz und ist nun WM-Zweiter. „Mir ist noch nie ein Fehlstart passiert“, wunderte er sich. „Ohne den Long-Lap-Penalty hätte ich vielleicht um den Sieg kämpfen können. Wir haben mit den drei Podestplätzen trotzdem gute Punkte mitnehmen können.“ Erstaunlich zeigte sich auch sein Teamkollege Andrea Locatelli. Der Rookie kam im zweiten Rennen auf P5. ■




WORLDSBK

**Zweites Rennen: Rea führt, Scott Redding legt sich nieder**



YAMAHA

**Der wilde Hund wird langsam beständig: Toprak Razgatlioglu ist WM-Zweiter**

Supersport-WM

# Aegerters erster Sieg

Am Samstag ärgerte sich Dominique Aegerter über das entgangene Podest. Am Sonntag drehte er den Spieß um und feierte seinen ersten Supersport-WM-Sieg.

Von: **Imre Paulovits**

Immer wenn es darauf ankommt, kann Steven Odendaal auf die überlegene Leistung seiner Evan-Bros-Yamaha vertrauen – so war es zumindest bis zum Samstag, dem dritten Rennen der Saison, als sich der Südafrikaner im Zieleinlauf wieder knapp an die Spitze setzen konnte. Doch beim zweiten Rennen am Sonntag musste er seine Yamaha in der letzten Runde mit Defekt neben der Strecke parken und den ersten Nuller der Saison hinnehmen.


TEN KATE RACING

Aegerter: Sieg im zweiten Rennen

Dominique Aegerter hatte sich da bereits an die Spitze gesetzt und den Vorsprung rausgefahren, der ihn im Zieleinlauf unantastbar machte. Und so freute sich der Schweizer über seinen ersten Sieg in der Supersport-WM, auch wenn seine Freude durch des Tod seines Landsmanns Jason Dupasquier gedämpft wurde. „Ich hatte im ersten Rennen einen schlechten Start, konnte aber so weit aufholen, dass ich eigentlich um den Sieg hätte mitkämpfen können", so Aegerter. „Aber dann hatte ich mich falsch positioniert und wurde nur Vierter. Im zweiten Rennen lief es dann umso besser. Wir werden weiter an unserem Motorrad arbeiten, und dieser Sieg gibt uns noch mehr Motivation."

Philipp Öttl fuhr als Zweiter und Dritter zweimal aufs Podest und führte beide Rennen zeitweilig an, das erste gar zwölf Runden lang, und er kämpfte bis ins Ziel um den Sieg. „Erste Startreihe und zweimal Podium kann sich sehen lassen", freute er sich. „Ich konnte im ersten Rennen an der Spitze das Tempo hoch halten. Beim zweiten Rennen habe gleich nach dem Start versucht wegzufahren. Dabei habe ich meine Reifen zu sehr beansprucht und bekam zum Rennende Probleme." ■

Superbike-WM

# Es geht voran bei BMW

Wenn das Wochenende in Estoril auch mit Problemen begann, konnte BMW nach dem Rennen doch mit den Fortschritten zufrieden sein. Michael van der Mark fuhr in die Top-6.

Von: **Imre Paulovits**


BMW

Tom Sykes (#66) vor Michael van der Mark: BMW will bald aufs Podest

Das Wochenende begann für das BMW-Werksteam etwas verhalten. Zunächst gab es Probleme an dem Motorrad von Michael van der Mark, der Holländer konnte in FP1 nur vier Runden fahren, In FP2 stürzte Tom Sykes, und sein Motorrad wurde erst gegen Schluss wieder fertig. Doch am Samstag qualifizierte sich der Brite auf Startplatz 5, doch er merkte schnell, dass er hinten keinen Grip hatte und fiel bis auf Platz 14 zurück. Dafür konnte sich Michael van der Mark von Startplatz 12 bis auf den siebten Platz vorarbeiten.

Am Sonntag beendete Sykes das Superpole-Rennen als Siebter, doch van der Mark konnte seinen Startplatz nicht verbessern. Der Holländer drehte dann im zweiten Rennen wieder mächtig auf und fuhr bis auf den sechsten Platz vor. Sykes beendete das Rennen als Achter, und weil auch Eugene Laverty die M 1000 RR von RC Squadra Corse als Neunter ins Ziel brachte, konnten die Münchner einigermaßen zufrieden wieder heimfahren. „Drei Fahrer in den Top-9, damit kann man schon zufrieden sein", meinte Motorsportdirektor Marc Bongers von BMW Motorrad. „Wir haben noch einige Arbeit vor uns, speziell müssen wir noch eine bessere Traktion finden, wenn wenig Grip auf der Strecke herrscht. Unser nächstes Ziel ist das erste Podest, ich hoffe, dass wir das in Misano, Donington oder Assen schaffen."

„Ich hatte mit einigen Fahrern gekämpft und dabei die anderen Motorräder beobachten können", meinte Michael van der Mark. „Ich denke, unser Motorrad hat bereits große Fortschritte gemacht, speziell über die Renndistanz und was das Reifenschonen anbetrifft. Jetzt brauchen wir nur noch etwas mehr Beschleunigung aus den Kurven heraus, dann sollten wir den nächsten Schritt machen können." ■

## NACHRICHTEN

### SUPERBIKE-WM

Das zweite Superbike-WM-Wochenende von Jonas Folger war durchwachsen. Zwar fand er zunächst ein gutes Gefühl für die BMW M 1000 RR und begann gleich mit der siebtbesten Zeit im ersten freien Training, und auch Startplatz 11 ließ hoffen. Doch dann kämpfte Folger im ersten Rennen mit Grip-Problemen und verpasste als 16. die Punkteränge. Im Superpole-Race kam er über P18 nicht hinaus, und im zweiten Rennen, in dem es endlich wieder nach vorn zu gehen schien, ging nach zwei Runden die Benzinpumpe ein. „Es war ein schwieriges Wochenende", gestand Folger. „Im ersten Rennen hatte ich Mühe, aus den Ecken zu kommen, und habe überall mit dem Grip gekämpft. Als es im zweiten Rennen besser zu gehen schien, hatten wir dann den Defekt. Wir müssen jetzt nach vorne schauen und in Misano wieder angreifen."

### SUPERSPORT-WM

Randy Krummenacher wurde vom elften Startplatz aus zweimal Neunter. „Ich bin mir im Klaren, dass wir nicht das zeigen, was unser Potenzial hergeben sollte", so Krummenacher. „Mit vollem Tank kann ich nicht so pushen, wie ich es will, erst wenn das Motorrad leichter wird, geht es besser. Nach der fünftschnellsten Zeit im Warm-up hatte ich für das zweite Rennen Hoffnung, doch bei den höheren Temperaturen konnte ich erneut nicht so pushen, wie ich wollte."

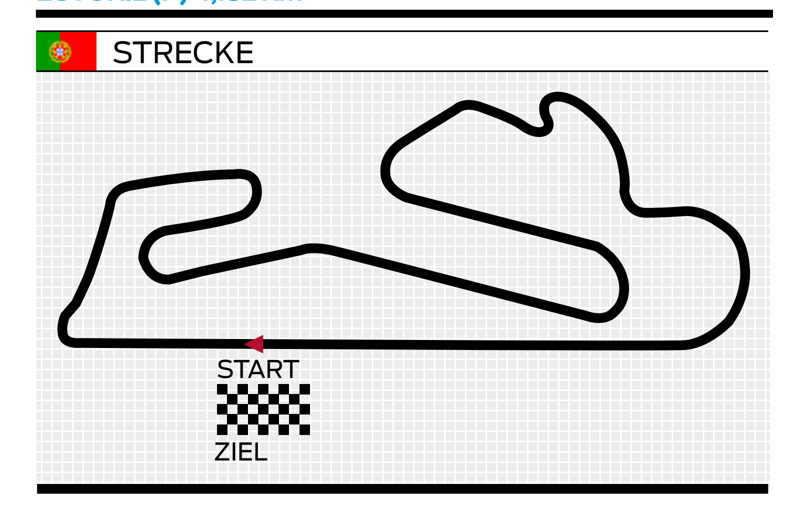
### AUSTRIAN TALENT CUP

Das Auftaktrennen des Austrian Talent Cups auf identischen KTM RC4 in der Speedarena Rechnitz war hart umkämpft, aber beide Male gewann der 16-Jährige Leo Ramersdorfer vor Niklas Kitzbichler und Kilian Holzer. In der Gesamtwertung führt Ramersdorfer mit 50 Punkten vor Kitzbichler (40) und Holzer (32). Das nächste Rennen wird vom 11. bis 13. Juni auf dem Salzburgring stattfinden.

# SUPERBIKE-WM-2021-RESULTATE

## ESTORIL (P) 4,182 KM

STRECKE




## SUPERPOLE

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Rea | 1.35,876 |
| 2. | Redding | 1.36,047 |
| 3. | Razgatlioglu | 1.36,164 |
| 4. | Gerloff | 1.36,350 |
| 5. | Sykes | 1.36,369 |
| 6. | Rinaldi | 1.36,532 |
| 7. | Mahias | 1.36,863 |
| 8. | Rabat | 1.36,892 |
| 9. | Locatelli | 1.37,031 |
| 10. | Lowes | 1.37,049 |
| 11. | Folger | 1.37,128 |
| 12. | Van der Mark | 1.37,193 |
| 13. | Laverty | 1.37,266 |
| 14. | Haslam | 1.37,399 |
| 15. | Davies | 1.37,422 |
| 16. | Nozane | 1.37,611 |
| 17. | Bassani | 1.37,657 |
| 18. | Bautista | 1.37,731 |
| 19. | Viñales | 1.38,512 |
| 20. | Ponsson | 1.38,854 |

## WM-STAND FAHRER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Rea | 110 Punkte |
| 2. | Razgatlioglu | 75 |
| 3. | Redding | 74 |
| 4. | Lowes | 62 |
| 5. | Davies | 48 |
| 6. | Gerloff | 42 |
| 7. | Van der Mark | 40 |
| 8. | Sykes | 36 |
| 9. | Locatelli | 30 |
| 18. | Folger | 8 |

## WM-STAND HERSTELLER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Kawasaki | 110 Punkte |
| 2. | Ducati | 96 |
| 3. | Yamaha | 78 |
| 4. | BMW | 50 |
| 5. | Honda | 33 |

## ERGEBNIS 1. RENNEN

**Estoril (P) – 29. Mai 2021** 4. WM-Lauf; 87,822 km über 21 Rdn. à 4,182 km; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 39 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Scott Redding (GB) | Ducati Panigale V4 R | 21 | 34.08,039 | 1.50,040 | 25 |
| 2. | Toprak Razgatlioglu (TR) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +0,877 | 1.50,112 | 20 |
| 3. | Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +0,915 | 1.50,522 | 16 |
| 4. | Garrett Gerloff (USA) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +9,518 | 1.50,504 | 13 |
| 5. | Michael Ruben Rinaldi (I) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +13,636 | 1.50,352 | 11 |
| 6. | Chaz Davies (GB) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +17,177 | 1.50,974 | 10 |
| 7. | Michael v. d. Mark (NL) | BMW S 1000 RR | 21 | +19,316 | 1.50,893 | 9 |
| 8. | Alvaro Bautista (E) | Honda CBR 1000 RR-R | 21 | +20,185 | 1.51,114 | 8 |
| 9. | Tito Rabat (E) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +25,625 | 1.50,367 | 7 |
| 10. | Andrea Locatelli (I) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +27,772 | 1.51,369 | 6 |
| 11. | Axel Bassani (I) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +30,349 | 1.51,063 | 5 |
| 12. | Leon Haslam (GB) | Honda CBR 1000 RR-R | 21 | +35,722 | 1.51,664 | 4 |
| 13. | Lucas Mahias (F) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +35,885 | 1.51,789 | 3 |
| 14. | Tom Sykes (GB) | BMW S 1000 RR | 21 | +36,887 | 1.51,498 | 2 |
| 16. | Jonas Folger (D) | BMW S 1000 RR | 21 | +46,472 | 1.51,821 | - |

## ERGEBNIS 2. RENNEN

**Estoril (P) – 30. Mai 2021** 6. WM-Lauf; 87,822 km über 21 Rdn. à 4,182 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 43 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | 34.13,197 | 1.37,190 | 25 |
| 2. | Chaz Davies (GB) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +2.787 | 1.37,231 | 20 |
| 3. | Toprak Razgatlioglu (TR) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +9.484 | 1.37,208 | 16 |
| 4. | Alex Lowes (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +12,401 | 1.37,437 | 13 |
| 5. | Andrea Locatelli (I) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +14.011 | 1.37,726 | 11 |
| 6. | Michael van der Mark (NL) | BMW S 1000 RR | 21 | +15.189 | 1.37,726 | 10 |
| 7. | Álvaro Bautista (E ) | Honda CBR 1000 RR-R | 21 | +15.899 | 1.37,927 | 9 |
| 8. | Tom Sykes (GB) | BMW S 1000 RR | 21 | +21.628 | 1.38,070 | 8 |
| 9. | Eugene Laverty (IRL) | BMW S 1000 RR | 21 | +23.257 | 1.38,025 | 7 |
| 10. | Tito Rabat (E) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +25.344 | 1.38,255 | 6 |
| 11. | Axel Bassani (I) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +26.525 | 1.38,195 | 5 |
| 12. | Leon Haslam (GB) | Honda CBR 1000 RR-R | 21 | +28.227 | 1.38,216 | 4 |
| 13. | Kohta Nozane (J) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +29.878 | 1.38,346 | 3 |
| 14. | Scott Redding (GB) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +38.162 | 1.37,291 | 2 |
| 15. | Lucas Mahias (F) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +38.911 | 1.38,641 | 1 |

## SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

**Estoril (P) – 30. Mai 2021**
5. WM-Lauf; 41,820 km über 21 Rdn. à 4,182 km; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 31 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 16.13,053 |
| 2. | Toprak Razgatlioglu (TR) | Yamaha YZF-R1 | +0,690 |
| 3. | Scott Redding (GB) | Ducati Panigale V4 R | +1,180 |
| 4. | Garrett Gerloff (USA) | Yamaha YZF-R1 | +2,059 |
| 5. | Michael Rub. Rinaldi (I) | Ducati Panigale V4 R | +3,583 |
| 6. | Alex Lowes (GB) | Kawasaki ZX-10RR | +3,623 |
| 7. | Tom Sykes (GB) | BMW S1000 RR | +7,062 |
| 8. | Eugene Laverty (IRL) | BMW S1000 RR | +7,831 |
| 9. | Chaz Davies (GB) | Ducati Panigale V4 R | +8,969 |
| 10. | Alvaro Bautista (E) | Honda CBR 1000 RR-R | +9,581 |
| 11. | Andrea Locatelli (I) | Yamaha YZF-R1 | +10,013 |
| 12. | Tito Rabat (E) | Ducati Panigale V4 R | +10,850 |
| 13. | Michael v. d. Mark (NL) | BMW S1000 RR | +11,419 |
| 14. | Axel Bassani (I) | Ducati Panigale V4 R | +15,703 |
| 18. | Jonas Folger (D) | BMW S 1000 RR | +20,250 |

## SUPERSPORT-WM

**Estoril (P) – 29. Mai 2021**
3. WM-Lauf; 75,276 km über 18 Rdn. à 4,182 km; 27 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 41 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Steven Odendaal (ZA) | Yamaha YZF R6 | 30.26,477 |
| 2. | Philipp Öttl (D) | Kawasaki ZX-6R | +0,350 |
| 3. | Jules Cluzel (F) | Yamaha YZF R6 | +0,750 |
| 4. | Dominique Aegerter (CH) | Yamaha YZF R6 | +0,765 |
| 5. | Manuel Gonzáles (E) | Yamaha YZF-R6 | +1,023 |
| 6. | Raffaele De Rosa (I) | Kawasaki ZX-6R | +4,519 |
| 7. | Luca Bernardi (RSM) | Yamaha YZF R6 | +7,442 |
| 8. | Hannes Soomer (EST) | Yamaha YZF R6 | +9,624 |
| 9. | Randy Krummenacher (CH) | Yamaha YZF R6 | +11,696 |
| 14. | Stéphane Frossard (CH) | Yamaha YZF R6 | +34,147 |

## WM-STAND FAHRER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Odendaal | 75 Punkte |
| 2. | Aegerter | 69 |
| 3. | Öttl | 52 |
| 4. | Bernardi | 42 |
| 5. | Soomer | 41 |
| 10. | Krummenacher | 26 |
| 19. | Frossard | 3 |

## SUPERSPORT-WM

**Estoril (P) – 30. Mai 2021**
4. WM-Lauf; 75,276 km über 18 Rdn. à 4,182 km; 27 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 38 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Domin. Aegerter (CH) | Yamaha YZF R6 | 30.26,187 |
| 2. | Luca Bernardi (RSM) | Yamaha YZF R6 | +0,375 |
| 3. | Philipp Öttl (D) | Kawasaki ZX-6R | +1,039 |
| 4. | Manuel Gonzáles (E) | Yamaha YZF-R6 | +1,175 |
| 5. | Hannes Soomer (EST) | Yamaha YZF R6 | +2,327 |
| 6. | Federico Caricasulo (I) | Yamaha YZF R6 | +3,034 |
| 7. | Can Alex. Öncü (TR) | Kawasaki ZX-6R | +5,168 |
| 8. | Niki Tuuli (FIN) | MV Agusta F3 675 | +11,206 |
| 9. | R. Krummenacher (CH) | Yamaha YZF R6 | +11,224 |
| 15. | Stéphane Frossard (CH) | Yamaha YZF R6 | +25,171 |

## WM-STAND HERSTELLER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Yamaha | 100 Punkte |
| 2. | Kawasaki | 72 |
| 3. | MV Agusta | 13 |

**US-Pro Motocross Meisterschaft Pala**

# Guter Start für Roczen

Es wird wieder Motocross gefahren in Amerika. Den Auftakt der US-Meisterschaften im kalifornischen Pala bestimmten die Europäer. Der Franzose Dylan Ferrandis (Yamaha) siegte vor dem Deutschen Ken Roczen (Honda) und Aaron Plessinger (Yamaha).

Von: **Frank Quatember**


ALIGN MEDIA

**Startgetümmel: Webb (#2) vor Cianciarulo (#9), rechts Ferrandis (#14)**

Supercross-Champion Webb, Titelverteidiger Osborne und der viermalige Motocross-Meister Eli Tomac spielten in Pala keine Rolle.

Staub, Hitze und eine zunehmend zerstörte Strecke, gesäumt von zahlreichen Fans, all das bot die erste Runde der amerikanischen Outdoor-Serie im kalifornischen Pala.

Der Franzose Dylan Ferrandis hatte auf der Star-Racing-Yamaha nur vier Wochen nach dem SX-Finale keine Umstellungsprobleme. Er gewann Lauf 1 knapp vor Honda-Pilot Chase Sexton und Justin Barcia (GasGas). Der Thüringer Ken Roczen kam als Sechster ins Ziel.

Im zweiten Lauf wendete sich das Blatt zugunsten des Mattstedters. Roczen setzte sich entschlossen an das Hinterrad von Startsieger Plessinger, passierte ihn schnell und konnte sämtliche Angriffe bis zum Zielsprung abwehren. Ferrandis kämpfte sich nach durchwachsenem Start noch auf Rang 3, gewann damit die Tageswertung und das Red Plate des Führenden.

Hinter dem Toptrio belegten Barcia, Sexton und Jason Anderson (Husqvarna) die Plätze.

Pechvogel des Tages war Adam Cianciarulo (Kawasaki), der in Lauf 1 in Führung liegend heftig stürzte und unter Schmerzen im zweiten Lauf chancenlos blieb. Die beiden hoch gehandelten Topstars Webb (KTM) und Tomac (Kawasaki) blieben blass und liegen nach Punkten bereits um Einiges hinten.

Für Ken Roczen, der vor dem Rennen Zweifel geäußert hatte, ob er bereits in Topform für Motocross-Rennen sei, bedeutete der zweite Platz in Pala eine perfekte erste Duftmarke. „Damit habe ich selbst nicht gerechnet", so Roczen angenehm überrascht. „Der erste Lauf war hart für mich, es war das erste Motocross-Rennen seit 2019. In Lauf 2 ist mir der Start gut gelungen, und ich konnte das Rennen von der Spitze aus kontrollieren." ■

## US-PRO MOTOCROSS

**Pala/Kalifornien (USA):** 29.05.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Dylan Ferrandis (F), Yamaha | 1-3 |
| 2. | Ken Roczen (D), Honda | 6-1 |
| 3. | Aaron Plessinger (USA), Yamaha | 4-2 |
| 4. | Justin Barcia (USA), GasGas | 3-6 |
| 5. | Chase Sexton (USA), Honda | 2-10 |
| 6. | Jason Anderson (USA), Husqvarna | 10-4 |
| 7. | Marvin Musquin (F), KTM | 8-7 |
| 8. | Cooper Webb (USA), KTM | 5-11 |
| 9. | Eli Tomac (USA), Kawasaki | 9-8 |
| 10. | Zach Osborne (USA), Husqvarna | 13-5 |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

**nach 1 von 12 Rennen**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Dylan Ferrandis | 45 Pkte. |
| 2. | Ken Roczen | 40 |
| 3. | Aaron Plessinger | 40 |
| 4. | Justin Barcia | 35 |
| 5. | Chase Sexton | 33 |
| 6. | Jason Anderson | 29 |
| 7. | Marvin Musquin | 27 |
| 8. | Cooper Webb | 26 |
| 9. | Eli Tomac | 25 |
| 10. | Zachary Osborne | 24 |

**2. Polnische Speedway-Liga**

# Es reicht noch nicht

In Rawicz setzte es für die Landshut Devils in der 2. polnischen Liga die dritte Niederlage. Zwar war der ACL näher dran an einem Sieg, aber die „Pleiten, Pech und Pannen"-Serie setzte sich fort.

Von: **Thomas Schiffner**

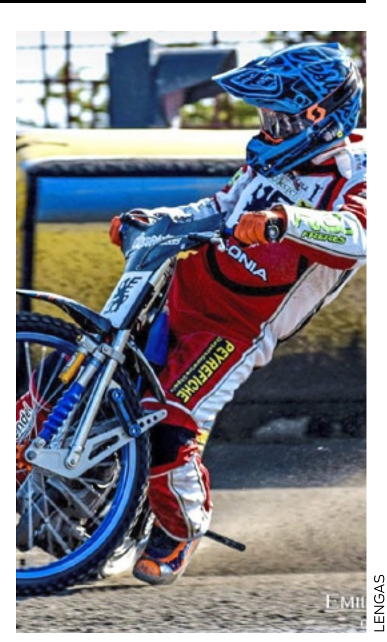
Wieder begann das Rennen schlecht für den ACL: Der für den bisher punktelosen Marius Hillebrand eingesetzte Junior Mario Niedermaier verlor am Start zu Heat 2 die Kontrolle über sein Bike, krachte in den Airfence und musste verletzt ausscheiden. Als Glücksgriff erwies sich der Einsatz von Dimitri Bergé für den bisher enttäuschenden Nick Skorja: Der Franzose schaffte mit Michael Härtel einen 5:1-Sieg für den ACL und war nach dem wieder fitten Kai Huckenbeck zweitbester Landshuter Scorer. Vor Heat 11 führte Landshut noch mit 30:29. Vorher war Valentin Grobauer mit dem Polen Damian Balinski kollidiert, der Referee disqualifizierte aber sehr fragwürdig den Bayern. Vor dem ersten Finallauf führte Rawicz mit 40:37 Punkten, die Devils konnten das Match in den letzten beiden Heats noch drehen. Doch auf dem Weg zum Start bemerkte Martin Smolinski ein Zündungsproblem an seinem Bike, wollte es tauschen und verlor noch dazu seinen Stahlschuh. Der Tausch kam zu spät, der Landshuter wurde wegen Zeitüberschreitung disqualifiziert, und Michael Härtel schaffte es nicht, im Alleingang den nötigen Laufsieg einzufahren. Die dritte Niederlage war amtlich. Kommenden Samstag greift das zweite deutsche Team Wölfe Wittstock zu Hause gegen Posen ins Geschehen ein. ■

## SPEEDWAY

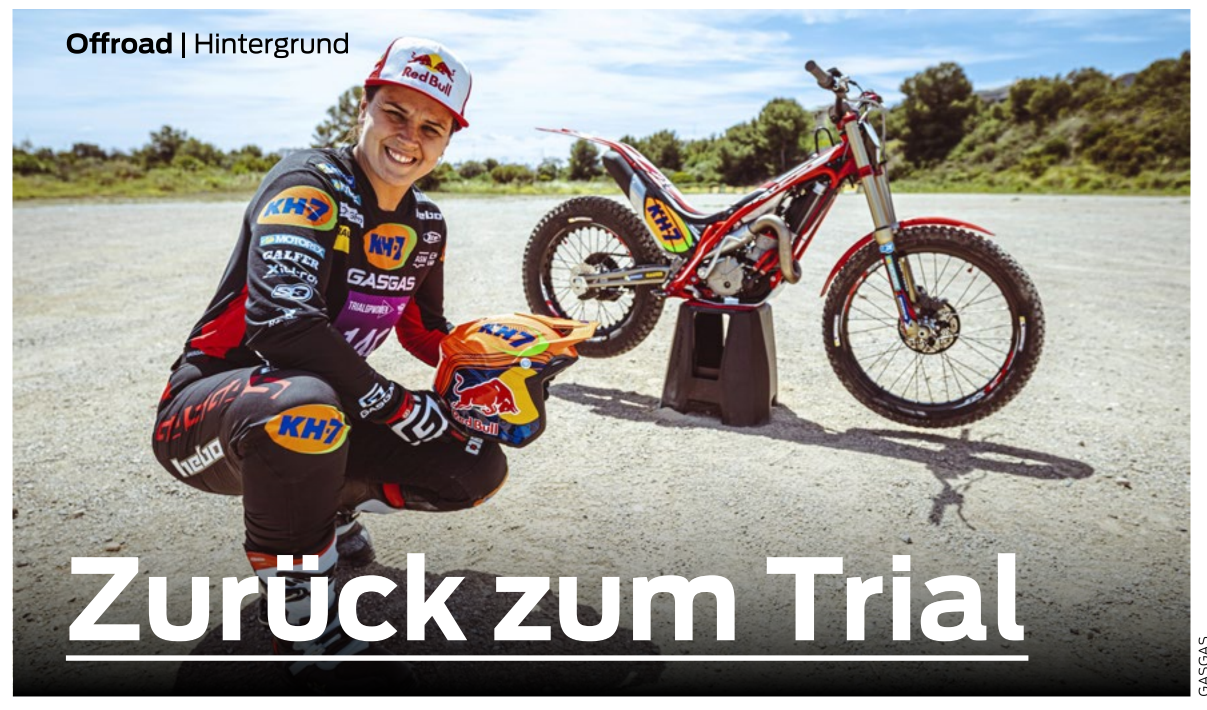
**Rawicz (PL), 29.05.**

**1. Kolejarz Rawicz 48 Punkte:**
Keynan Rew 8, Damian Balinski 8, Matthew Gilmore 0, Szymon Szlauderbach 7, Damian Drozdz 12, D. Ratajczak 10, K. Sadurski 3

**2. AC Landshut 41 Punkte:**
Valentin Grobauer 4, Kai Huckenbeck 11, Dimitri Bergé 10, Michael Härtel 6, Martin Smolinski 6, Norick Blödorn 4, Mario Niedermaier 0


LENGAS

**Super Einstand: Dimitri Bergé**




# Zurück zum Trial

GASGAS

Ein Werksfahrer, der zu den besten Rallyefahrern, den besten Enduropiloten und den besten Trial-Artisten der Welt gehört – davon träumt jeder Offroad-Hersteller. Doch es gibt ihn, nein sie, tatsächlich: Allround-Genie Laia Sanz startet 2021 einen neuen Angriff auf die Trial-WM.

Von: **Thomas Schiffner**

Zugegeben, es war eine ziemlich clevere Entscheidung von KTM, Laia Sanz Pla-Giribert 2016 ins KTM-Team für die Dakar-Rallys zu holen. Die 35-Jährige fuhr von 2000 bis 2013 Trial-Wettbewerbe und gewann in diesen 14 Jahren nicht weniger als 13 Frauen-Weltmeistertitel! Zuerst auf Beta, dann mit Montesa und 2012 auf GasGas.

Doch die Trial-Erfolge, wo es vor allem auf Fahrgefühl, Balance und dosierte Leistung ankommt, waren der Amazone nicht genug. Ab 2010 fuhr sie zusätzlich Enduro – und auch das auf Weltklasse-Niveau: In der Frauen-WM gewann sie in sieben Jahren fünf Titel, zunächst auf Honda, ab 2015 auf KTM.

## Erster Dakar-Start mit Sieg

Laias Traum aber ging noch weiter: Sie wollte die Rallye Dakar fahren, die härteste Offroad-Rallye der Welt. 2011 stand sie mit einer Honda das erste Mal in Buenos Aires am Start. Sie erreichte das Ziel als 39. und gewann die Frauenwertung. Die Story setzt sich bis heute fort: Elf Mal in Folge hat sie immer das Ziel erreicht, sie gewann immer die Damenwertung und ging 2015 in Argentinien mit Platz 9 in die Annalen ein.

Ihr bestes Ergebnis erzielte sie in ihrem ersten Jahr im KTM-Team. Die Mattighofener hatten erkannt, dass eine schnelle Frau in der Rallye im Marketing mindestens das Gleiche bringt wie männliche Gesamtsiege in Reihe. 2019 übernahm die Pierer Mobility Group die spanische Marke GasGas, und in den letzten beiden Jahren setzte man Laia auf den Prototypen der GasGas RC 450 F.




RALLY ZONE

**Laia Sanz: Elf Mal Dakar, elf Mal im Ziel**



### Laia Sanz

**Geburtstag:** 11. Dezember 1985
**Geburtsort:** Corbera de Llobregat (E)
**Herkunftsland:** Spanien

**KARRIERE**
2000–2013: Trial-Weltmeisterin (Frauen)
2011: erste Rallye Dakar, Platz 39
2012: Enduro-Weltmeisterin
2013: Enduro-Weltmeisterin
2014: Enduro-Weltmeisterin
2015: Enduro-Weltmeisterin
2015: Rallye Dakar, Platz 9
2016: Enduro-Weltmeisterin
2017: Rallye Dakar, Platz 16
2018: Rallye Dakar, Platz 12
2019: Rallye Dakar, Platz 12
2020: Rallye Dakar, Platz 18
2021: Rallye Dakar, Platz 17

Mit bester Öffentlichkeitswirkung für die spanische Marke. GasGas hat seine Wurzeln im Trialsport. Aus diesem Grund wird Laia Sanz im Sommer, also zwischen zwei Dakar-Rallyes, auf das nun österreichische Trialbike TXT GP 300 zurückkehren: „Das wollte ich schon letztes Jahr tun, wir hatten alles vorbereitet. Aber eine Woche vor dem ersten GP bekam ich Lyme-Borreliose, das hat mich eine Zeit lang am Motorradfahren gehindert." Daher verschob sich Laias Plan um ein Jahr: „Ich wollte schon lange zum Trial zurückkommen. Ich habe es immer geliebt, und die Möglichkeit mit GasGas ist perfekt. Acht Jahre sind vergangen. Ich habe einige meiner Fähigkeiten verloren, aber ich gewöhne mich von Tag zu Tag besser an das Bike." Erster Einsatz: Trial GP Italien, 12. Juni. ■

## NACHRICHTEN

### HERLINGS SIEGT WIEDER

Der viermalige Weltmeister im Motocross, Jeffrey Herlings, nutzte zwei Wochen vor dem WM-Start in Russland ein Vorbereitungsrennen in Frankreich zum Training unter Rennbedingungen. Der niederländische KTM-Star war in Montgueux erwartungsgemäß der beste Fahrer. Zwar wurde er in Lauf 1 vom Franzosen Maxime Desprey bezwungen, sicherte sich aber in den beiden weiteren Läufen und in der Tageswertung den Sieg.

### SEC MIT HUCKENBECK

Auch die Speedway-Europameisterschaft (SEC) 2021 wird mit deutscher Beteiligung gefahren: Obwohl Erik Riss in Pardubice ausschied und Kai Huckenbeck wegen seiner Verletzung absagen musste, ist Huckenbeck nun unter den fünf Fahrern, die von Promoter OneSport permanente Wildcards für die vier Finals erhielten. Die anderen sind Timo Lahti (FIN), David Bellego (F), Piotr Pawlicki (PL) und Vaclav Milik (CZ). Am 26. Juni in Güstrow erhält ein zweiter Deutscher die Veranstalter-Wildcard.

### WITTSTOCKS LIGATERMINE

Nach langem Hin und Her ist mit den Wölfen Wittstock auch das zweite deutsche Team in der 2. polnischen Speedway-Liga an Bord. Dazu musste der gesamte Kalender auf nun sieben Teams erweitert werden. Wittstock steigt am kommenden Samstag in Renntag 2 in die Meisterschaft ein, alle vorher stattgefundenen Läufe werden als „vorgezogene Rennen" bezeichnet.

| | |
|---|---|
| 05.06. | Wittstock-Poznan |
| 12.06. | Opole-Wittstock |
| 19.06. | Wittstock-Rawicz |
| 26.06. | Landshut-Wittstock |
| 30.06. | Wittstock-Daugavpils |
| 03.07. | Rzeszow-Wittstock |
| 10.07. | Wittstock-Rzeszow |
| 17.07. | Daugavpils-Wittstock |
| 30.07. | Wittstock-Landshut |
| 31.07. | Rawicz-Wittstock |
| 07.08. | Wittstock-Opole |
| 15.08. | Poznan-Wittstock |
| ab 04.09. | Playoffs |




# MOTOR MARKT

## Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Alfa Romeo



**1922/26 Alfa Romeo RL, mit Historie/ Belegen ...**
**Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!**
08036-7006, www.cargold.com H

## BMW






**BMW M4 Competition M Driver's Package,** Neuwagen, saphirschwarz-met. / Leder Merino schwarz, Vollausstattung, 73.890,00 € MwSt. awb. oder 729,00 € monatlich Leasingrate ohne Leasing-Sonderzahlung bei 36 Monaten Leasingzeit und 10000 km pro Jahr. Ein Angebot der BMW Bank GmbH, Lilienthalallee 26, 80939 München. Nettodarlehensbetrag 73.920,56 €, Sollzinssatz (fest) p.a. 3,49%, effektiver Jahreszins 3,55 %, Gesamtbetrag 26.244,00 €. Kraftstoffverbr. (l/100 km): innerorts 11,7; außerorts 8,0; kombiniert 9,3; CO2-Emission kombiniert 213 g/km, Effizienzkl. F. Autohaus Unterberger GmbH, Münchner Str. 47-49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, unterberger.cc H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56507*

**Suche Z1, Z3, Z8.** 0172/8339378 H



**730d xDrive M Sportpaket,** EZ 12/20, 115 km, 265 PS, schwarz, Leder elfenbeinweiß, 19 M LMR Bicolor, eGSD, CDS, Sound, Laser, NR, Leasing 600,- € p. M., 10.000 km p. a., VB 85.400,- €. Tel. 0157/85053739

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56453*

## BMW Alpina



**Einzeldrossel,** ALPINA 45 mm für 02/CSL, unbenutzt (NOS), Preis VHS. Weitere Fotos vom Verk. direkt. 30655 Hannover, Tel. 0171-5404208

**Suche Alpina Fzg.** bis 2003. 0172/8339378 H

## Ferrari



**1966 Ferrari 330 GTC,** Matching Numbers, 1A Restauriert, € 625.000,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

**Ferrari 512 TR oder Testarossa gesucht.** Tel. 0171/4167106, 05139/957666 H

**www.MODENA.de - Tel. 06327-97700** H



**328 GTS,** Achtung - Rarität mit nur original 900 km !!!, 1. Hd., deutsches FZG ! Unfallfreier neuwertiger Sammlerzustand! VB 249.000,- €. Tel. 07949/782

*mehr: motor-klassik.de Nr. 56447*

## Jaguar

**ERSATZTEIL-GROSSLAGER!**
Neu u. gebr., a. Typen. www.jaguar-teile.de
Tel. 04332/1419 H




**1956 Jaguar XK140 OTS,** 44 Jahre im Vorbesitz, siehe Film Cargold YouTube Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



**1961/65 Jaguar E Serie 1, vollrestauriert/Bestzustand ...**
**Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!**
08036-7006, www.cargold.com H



## Mercedes



**E 220 D, AMG Cabrio,** 9000 km, 2 Jahre MB Garantie, EZ 12.17, Service neu, NP 67.497,-, Volla., nur 38.800,-. 0170/6823950




**1970 Mercedes 280 SE 3.5 Coupé,** Dt. Original, siehe Film Cargold YouTube Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



**1969 Mercedes 280 SE Cabrio,** seltene Orig.farbe, geringe Laufleistung, € 154.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



**G-Klasse,** 230 GE-300 GD, 25 x top Auswahl ab € 18.900,-. Bernard Handelsges. mbH, Zum Sauerberg 23, 33014 Bad Driburg, 0170/9058221, www.bernard-G.de H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56450*




**Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen**

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Garagentoröffner HomeLink
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat

**100% wie ab Werk!** Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H

**www.MODENA.de - Tel. 06327-97700** H

**Boxster Spyder gesucht.** 0171/4167106 H



**2003/06 Porsche Carrera GT, deutsches Auto, unfallfrei ...**
**Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!**
08036-7006, www.cargold.com H

# www.Rennsportshop.com

## Renn/Rallye

**Hewland Vertrieb Deutschland,** Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-Mail: motorsportRiegl@aol.com H










**www.berlin-tuning.com** H




**Teileversand für Volvo & Saab.** T.09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.de H







**>>>Das exklusive Understatement<<<**
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H
















**Leder und Alcantara** für PKW's, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H




**Kat kaputt?** Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

# MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

**Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr)** **Fax: 0711/182-1783**

**Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:**

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

**Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG**
**Fahrzeugmarkt MSA**
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 25/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige
(wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

| Bitte ankreuzen | Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland) | Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen | jede weitere Zeile | Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile | 2 Zeilen | 3 Zeilen | jede weitere Zeile |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ❏ | MOTORSPORT aktuell | 17,– | 4,25 | 9,20 | 16,10 | 18,40 | 4,60 |
| ❏ | MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD | 21,– | 5,25 | 15,- | 30,- | 45,- | 15,- |
| ❏ | MOTORSPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto | 60,– | 15,– | 50,40 | 88,20 | 100,80 | 25,20 |

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

# Leserbriefe

**BILD DER WOCHE**




**The Show must go on: Während das Moto3-Rennen lief, hoffte man bei Prüstel GP noch auf ein Wunder im Krankenhaus**

## Mehr als peinlich

**Editorial zur Formel E MSa 23/2021**

Sehr geehrter Herr Schurig, Sie treffen den Nagel auf den Kopf! Autorennen ohne Motorsound, das ist wie Beatmusik hören mit Oropax! Autorennen in der Stadt: enge Ecken, keine Geschwindigkeit, kein Überholen. Das ist alles, nur kein Autorennen! Autorennen mit künstlichen Elementen als Showeffekt? Lächerlich! Autorennen, bei dem das halbe Feld mit „Spritmangel" ausfällt? Mehr als peinlich! Hersteller, die diesen Mist mitmachen? Noch mehr als doppelt peinlich! Was und wie bitte schön entscheiden denn bei denen die Vorstände??? Das kostet richtig Kohle, hat aber mit Motorsport gar nichts zu tun!

**Wilfried Löhr**
**D-56112 Lahnstein**

Früher war der Motorsport Wegbereiter für die Technik von Serienautos. Seien wir ehrlich, dies ist schon lange nicht mehr der Fall. Ob F1, DTM oder Rallye, heutige Rennfahrzeuge haben nichts gemeinsam mit unseren Straßenfahrzeugen.
Und das ist auch gut so. Wäre ja noch schöner, wenn im Motorsport Parksensoren, adaptiver Tempomat oder autonom fahrende Autos Einzug halten würden. Es reicht, wenn solche Technik-Features in unseren „umweltfreundlichen" und über zwei Tonnen schweren Alltagsmonstern installiert sind. Auf die summenden E-Vehikel kann ich im Motorsport getrost verzichten, auch auf die Berichte darüber. Im Motorsport sollten Spannung, Sound und Geschwindigkeit vorherrschen.

**Erhard Püntener**
**CH-5445 Eggenwil**

Ich denke, Ihre Meinung zu den E-Rennserien trifft den Nagel zu 100 Prozent auf den Kopf. Die Formel E hat seit Jahren, jetzt mal abgesehen von der Coronageschichte, fast keine Zuschauer. Deshalb verstehe ich die Hersteller nicht, warum man dort so viel investiert. Das Geld könnte man in der Werbung effektiver einsetzen. Bei der Extreme E werden für ein paar Minuten „Rennen" fahren Tonnen von Equipment in die Wüste gekarrt. Wo steckt da der Sinn? Wer bezahlt das? Zuschauer gibt es auch hier nicht.

**Uwe Fortner, per E-Mail**

**KONTAKT**

**MOTORSPORT aktuell**
**«Leserbriefe»**
70162 Stuttgart
**E-Mail:** msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

**02. Juni: Freies Fahren Motorsport Arena Oschersleben (Pkw/Bikes)**

**28. Juni: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)**

**06. Juli: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)**

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de




**REDAKTION**
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
**VERLAG**
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
**Abonnentenservice Deutschland:**
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

**Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:**
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

# Termine

## TV-Programm

| | | |
|---|---|---|
| **Freitag, 04. Juni** | | |
| 08.20 | Formel 2 Baku, Training **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 10.15 | Formel 1 Baku, FP1 **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 10.20 | Formel 1 Baku, FP1 **LIVE** | ORF 1 |
| 12.25 | Formel 2 Baku, Qualifying **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 13.45 | Formel 1 Baku, FP2 **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 13.50 | Formel 1 Baku, FP2 **LIVE** | ORF 1 |
| 18.15 | 24 Stunden Nürburgring, Top Quali **LIVE** | NITRO |
| **Samstag, 05. Juni** | | |
| ab 08.55 | WTCR Nürburgring, Rennen 1 & 2 **LIVE** | Eurosport |
| 09.15 | Formel 2 Baku, 1. Rennen **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 10.45 | Formel 1 Baku, FP3 **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 10.50 | Formel 1 Baku, FP3 **LIVE** | ORF 1 |
| ab 12.35 | Motorrad-WM Barcelona, alle Qualis **LIVE** | Servus TV |
| 13.30 | Formel 1 Baku, Qualifying **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 13.55 | Formel 1 Baku, Qualifying **LIVE** | ORF 1 |
| 13.55 | Formel 1 Baku, Qualifying **LIVE** | SRF info |
| 14.10 | MotoGP Barcelona, Qualifying **LIVE** | Servus TV |
| ab 14.45 | 24 Stunden Nürburgring, Rennen **LIVE** | NITRO |
| 15.30 | Formel 2 Baku, 2. Rennen **LIVE** | Sky Sport F1* |
| **Sonntag, 06. Juni** | | |
| 10.35 | Formel 2 Baku, 3. Rennen **LIVE** | Sky Sport F1* |
| ab 11.20 | Motorrad-WM Barcelona, alle Rennen **LIVE** | Servus TV |
| 12.30 | Formel 1 Baku, Vorber. & Rennen **LIVE** | ORF 1 |
| 12.30 | Formel 1 Baku, Vorber. & Rennen **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 12.50 | MotoGP Barcelona, Rennen **LIVE** | SRF 2 |
| 13.00 | MotoGP Barcelona, Rennen **LIVE** | Servus TV |
| 13.50 | Formel 1 Baku, Rennen **LIVE** | SRF 2 |
| 15.30 | Rallye-WM Sardinien, Power Stage | Servus TV |
| 21.30 | NASCAR Cup Series, Sonoma **LIVE** | Sport 1+ |
| 23.30 | Rallye-WM Sardinien, Highlights | Sport 1 |

## Livestream/Internet

| | | |
|---|---|---|
| **Donnerstag, 03. Juni** | | |
| 12.30 | 24 Stunden Nürburgring, 1. Quali **LIVE** | tvnow.de |
| 20.30 | 24 Stunden Nürburgring, 2. Quali **LIVE** | tvnow.de |
| **Freitag, 04. Juni** | | |
| 15.30 | 24 Stunden Nürburgring, 3. Quali **LIVE** | tvnow.de |
| 18.30 | 24 Stunden Nürburgring, Top-Quali **LIVE** | tvnow.de |
| **Samstag, 05. Juni** | | |
| 15.30 | 24 Stunden Nürburgring, Rennen **LIVE** | tvnow.de |
| **Sonntag, 06. Juni** | | |
| ca. 10.50 | ELMS Le Castellet, Rennen **LIVE** | YouTube |

* kostenpflichtig

## Die nächsten Rennveranstaltungen

| | | |
|---|---|---|
| **Automobil** | | |
| **03.–06.06.** | Rallye-WM, Sardinien | I |
| **05.06.** | Tourenwagen/WTCR, Nürburgring | D |
| **05.06.** | NASCAR Xfinity Series, Mid-Ohio | USA |
| **05./06.06.** | 24 Stunden Nürburgring, Nürburg | D |
| **06.06.** | Formel 1, Baku (+ Formel 2) | AZ |
| **06.06.** | European Le Mans Series, Le Castellet | F |
| **06.06.** | NASCAR Cup Series, Sonoma | USA |
| **Motorrad** | | |
| **05.06.** | Speedway-U19-Paar-EM, Danzig | PL |
| **05.06.** | Lucas Oil Pro Motocross, Lakewood | USA |
| **05.06.** | 2. polnische Speedway-Liga, Wittstock - Poznan | D |
| **06.06.** | Motorrad-WM, Barcelona (+ MotoE) | E |

# Vorschau


WILHELM

Formel-1-GP Aserbaidschan: Verstappen reist als WM-Führender nach Baku


VLN

24h-Rennen am Nürburgring: Der große Saisonhöhepunkt in der Eifel


RED BULL

Rallye-WM auf Sardinien: Ogier und Evans kämpfen Kopf an Kopf


MOTOGP

MotoGP: Kann WM-Leader Quartararo wie 2020 auch in Barcelona gewinnen?


kicker
DEINE EM.
DEIN KICKER.
2021_0159_ton_af · Fotos: shutterstock
DAS KICKER EM-SONDERHEFT
JETZT IM HANDEL!
Gleich bestellen – Telefon +49 (0)911 216 22 22
Email: kicker@kicker-onlineshop.de | www.kicker.de/msa
Dein Händler in der Nähe: www.mykiosk.com
EURO 2021
STORYS UND HINTERGRÜNDE. DATEN UND HISTORIE.
kicker
SONDERHEFT
• TEAMPOSTER
• SPIELPLANPOSTER
DIE STARS. DIE TEAMS. DAS BESONDERE TURNIER.
+ 15 € Gutschein
EM
2021
DEUTSCHE MANNSCHAFT LÖW ZWISCHEN TITELTRAUM UND ABSCHIED